

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БІОРЕСУРСІВ І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ
УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР «ІМЕСГ» НААН**



***ЗБІРНИК
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

***VI Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди
112-ї річниці від дня народження
доктора технічних наук, професора,
члена-кореспондента ВАСГНІЛ,
віце-президента УАСГН
КРАМАРОВА
Володимира Савовича
(1906-1987)***

«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»

***21-22 лютого 2019 року
м. Київ***

УДК 625.745.5:159.942.5: 656.045.6

ДОРОЖНЯ РОЗМІТКА ТА ЕМОЦІЙНА НАПРУЖЕНІСТЬ ВОДІЯ

Р.В. ПІНЧУК, студент* третього курсу СТ навчання
Національний університет біоресурсів і природокористування України
E-mail: kolosoc@online.ua

Наявність розмітки на проїзній частині відбивається на емоційній напруженості водія, що дозволяє впливати на швидкість та траєкторію руху. Це пов'язано із прагненням водія підтримувати інформаційне навантаження на рівні, близькому до оптимального. Відхилення від цього рівня, яке може бути викликане, зокрема, появою на дорозі розмітки змушує водія змінити швидкість або положення автомобіля на проїзній частині. Цю властивість розмітки використовують під час нанесення переривчастих поздовжніх ліній, які набули широкого розповсюдження у практиці організації руху.

Як показали дослідження, при нанесенні розмітки усі психофізіологічні показники роботи водія змінюються, і тим більше, чим вища інтенсивність руху.

Зміна психофізіологічних характеристик свідчить про те, що, по-перше, розмітка проїзної частини несе водію додаткову інформацію; по-друге, розмітка проїзної частини змушує водія до більш суворої оцінки власної траєкторії руху, оскільки дозволяє більш точно оцінювати власну швидкість руху та зустрічного транспортного потоку, робить помітним навіть незначні відхилення автомобіля від осі смуги руху.

Монотонна переривчаста розмітка помітного впливу на режим руху не спричиняє. Найменший вплив справляє розмітка з співвідношенням довжин штриха і розриву 1:3 при загальній довжині 18 м: швидкість руху, при такій розмітці мало відрізняється від швидкості на ділянках, де розмітка відсутня.

Осьова пунктирна розмітка дозволяє не тільки упорядкувати рух, але й регулювати швидкість транспортного потоку. Регулюючий вплив розмітки пояснюється ефектом мигтіння штрихів у полі зору водія під час руху автомобіля. Водії за наявності розмітки проїзної частини із осьовою пунктирною лінією вибирають такий режим руху, щоб частота мигтінь штрихів у полі зору не перевищувала 3 Гц (три штриха за секунду).

Параметри осьової розмітки повинні відповідати допустимій швидкості руху, для чого частота миготіння повинна знаходитися в межах 2...2,5 Гц. При меншій частоті швидкість суб'єктивно сприймається як невинувато низька, а при більшій – як надмірно висока.

За результатами психофізіологічних показників встановлено (критерієм оцінки параметрів розмітки проїзної частини було поява кореляторів стомлення у психофізіологічних показниках водія, зокрема, збільшення часу реакції водія):

*Науковий керівник – кандидат педагогічних наук, доцент І. О. Колосок

- найбільш стомлююча розмітка з співвідношенням 1:1 м (співвідношення довжин штриха і розриву (проміжок));

- найменш стомлююча – з співвідношенням 1:3; вона найменш впливає на зорове стомлення.

Тому на небезпечних ділянках для зниження швидкості руху збільшують частоту миготіння при зменшенні довжини штриха, тобто застосовують комбіновану розмітку, так звані перехідні ділянки: наприклад, згідно з ДСТУ 2587:2010 для позначення наближення до суцільної розмітки застосовують розмітку 1.6 – лінію наближення з співвідношенням штрих/розрив 3:1 [1].

Дослідження показали, що тільки за рахунок розмітки можна активізувати увагу водія. Для ефективного впливу на режим руху важливі не тільки співвідношення штрих/розрив, але й їхня загальна довжина, оскільки саме вона визначає частоту мигтінь штрихів:

- для підсилення впливу вимагається співвідношення 1:1 і мала довжина штриха й розриву;

- для послаблення – збільшення цих довжин і співвідношення до 1:3 або 1:4.

Список літературних джерел

1. Полішук В.П., Кунда Н.Т. Інформаційне забезпечення учасників дорожнього руху: Навч. посібник. – К.: ІЗМН, 1998. – 132 с.