

При стоимости транспортных активов города Минска 4–5 млрд. долл. США и величине потерь около 900 млн. долл. США в год эффективное создание и развитие ИТС города Минска позволит снизить потери в дорожном движении в городе Минске на 180–270 млн. долл. США в год.

УДК 656.13

ФАКТОРЫ ОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ

Магистрант Кузьменков М.

Научный руководитель – д-р техн. наук, доц. Канский Д. В.

В прошлом столетии возникает концепция «3D» (Dangerous, Drunk and Drugged Driving), суть которой сводится к выявлению и пресечению фактов опасного вождения, а также вождения в состоянии алкогольного и/или наркотического опьянения. На первое место в этой триаде неслучайно ставится именно опасное вождение, признаки которого можно и должно сделать предметом эффективного контроля: не все водители, практикующие опасное вождение, находятся под воздействием алкоголя, и не все водители, употреблявшие алкоголь, управляют автомобилем опасно. Очевидно, что опасное вождение может быть вызвано не только алкоголем и наркотиками, но и многими прочими причинами; например, уверенностью в безнаказанности.

Согласно данным ежегодных отчетов NHTSA агрессивное вождение было основной причиной ДТП со смертельным исходом в период 1950–1990 гг. Соответственно противодействие агрессивному вождению стало ключевой позицией национальных программ обеспечения БДД как в США, так и во многих других странах мира. Результат этой работы выразился не только в общем снижении уровня транспортных рисков, но и в значительном снижении удельного веса ДТП со смертельным исходом, связанных с агрессивным вождением как таковым. По данным того же NHTSA этот показатель к концу 2000-х годов снизился до 30% против 50–60%, наблюдавшихся в 1980–1990 гг.

Современная трактовка опасного вождения приведена в классическом для мировой практики британском Законе о дорожном движении (Road Traffic Act of 1988), которую мы цитируем по действующей редакции этого закона от 1991 г.: «лицо признается виновным в опасном

вождении», если: манера вождения данного лица РЕЗКО отличается от поведения, которого можно ожидать от компетентного и осторожного водителя; при этом для компетентного и осторожного водителя, очевидно, что манера вождения данного лица опасна для окружающих; либо для компетентного и осторожного водителя, очевидно, что присутствие на дороге данного транспортного средства в его фактическом состоянии опасно для окружающих (при этом, в частности, должно быть принято во внимание то, что везет этот автомобиль и что к нему прицеплено, а также способ, которым осуществляется перевозка или сцепка). Необходимо уделить внимание и пешеходу, поскольку он наиболее слабо защищенный участник движения. Поэтому во многих городах Европы введены жесткие (не более 50 км/ч) ограничения скорости движения по всей территории городской застройки (30 mph speed limit in built-up areas). В зарубежной литературе имеется ссылка на психофизиологический Закон Вебера – Хейфнера «1:10»: там, где по тротуару ходят пешеходы (в среднем со скоростью до 5 км/ч), автомобили не могут ездить по улице быстрее, чем 50 км/ч, иначе пешеход будет испытывать психологический дискомфорт.

УДК 656.13

ИЗМЕНЕНИЯ ПОДХОДОВ К БДД

Магистрант Кузьменков М.

Научный руководитель – д-р техн. наук, доц. Капский Д. В.

Безопасность дорожного движения воспринимается не как психологически обременительная антиугроза, а становится образом жизни. Эта ситуация вполне соответствует фундаментальным представлениям психологической науки: безопасность по шкале классика психологии Маслоу является второй по значимости базовой потребностью «человека для себя». Она же, будучи направленной на других, знаменует переход на более высокий уровень психологических потребностей человеческого сообщества. Страны – лидеры мирового рейтинга БДД задали новый рубеж «лучших современных практик», который соответствует уровню транспортных рисков: менее одного погибшего на 10 тыс. автомобилей (в традиционных измерителях, которыми пользовался Р. Смид; менее 10 по-