

УДК 656.11

А.А. Сушко, кандидат технических наук, доцент кафедры административной деятельности органов внутренних дел факультета милиции Академии МВД Республики Беларусь

ФАКТОР СРЕДЫ ДВИЖЕНИЯ В ПЕРЕФОРМИРОВАНИИ СТРУКТУРЫ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И АНАЛИЗЕ ВНЕСЕННЫХ В НИХ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 10 ЛЕТ

Рассматриваются вопросы, касающиеся структуры Правил дорожного движения, анализируется содержание отдельных терминов, которые используются в них. Рекомендованы новые подходы к определению среды движения. Предлагаются к изучению и введению в действие принципы, на которых может быть построена новая структура Правил дорожного движения; на основе предложенных принципов проведен анализ внесенных в Правила дорожного движения изменений и дополнений за последние 10 лет.

Ключевые слова: Правила дорожного движения, среда движения, факторы среды движения, структурный анализ изменений и дополнений в Правила дорожного движения.

В соответствии со ст. 2 Закона Республики Беларусь «О дорожном движении» Правила дорожного движения, утвержденные Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» (Правила), определяют порядок дорожного движения в Республике Беларусь. Термин «дорожное движение» определяется в Правилах как «движение пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянка и остановка в пределах дороги, и связанные с ним общественные отношения» (п. 2.17 Правил). Таким образом, Правила определяют: порядок движения по дороге и связанные с ним общественные отношения отдельно пешеходов и транспортных средств и порядок их совместного движения по ней; порядок стоянки и остановки транспортных средств в пределах дороги и связанные с ним общественные отношения.

Дорога – комплекс инженерных сооружений либо полоса земли, предназначенные и используемые для движения в установленном порядке транспортных средств и пешеходов (п. 2.15 Правил). Движение применительно к пешеходам и транспортным средствам можно охарактеризовать как их любое перемещение по дороге. Отсутствие перемещения по дороге – остановка или стоянка (частный случай – движение с нулевой скоростью), и здесь все зависит от продолжительности состояния покоя (отсутствия перемещения). Остановка транспортного средства – преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 мин, а также более чем на 5 мин, если это необходимо для посадки (высадки) пассажиров либо загрузки (разгрузки) транспортного средства (п. 2.41 Правил). Стоянка транспортного средства – преднамеренное прекращение движения транспортного средства более чем на 5 мин по причинам, не связанным с посадкой (высадкой) пассажиров либо загрузкой (разгрузкой) транспортного средства (п. 2.61 Правил). При этом необходимо помнить: так как остановка и стоянка, являясь частным случаем перемещения по дороге с нулевой скоростью, зависят от времени, то и перемещение зависит от времени. Рассматривая движение, стоянку и остановку как перемещение по дороге за определенный промежуток времени, назначение Правил можно сформулировать следующим образом: Правила определяют порядок перемещения по дороге и связанные с ним общественные отношения как отдельно пешеходов и транспортных средств, так и порядок их совместного движения по ней за определенное время. Наличие в термине слова «порядок» предполагает целевую функцию, потому как упорядочивание какого-то действия ставит перед собой определенную цель, которой в дорожном движении является не только перемещение, но и обеспечение безопасности при нем. Таким образом, безопасность дорожного движения – «состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия» (п. 2.4 Правил). С учетом целевой функции Правила определяют порядок перемещения по дороге, при котором обеспечивается минимальная вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия, и связанные с этим перемещением общественные отношения как отдельно пешеходов и транспортных средств, так и порядок их совместного перемещения по дороге, при котором обеспечивается минимальная вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия за определенное время.

Перемещение транспортных средств по дороге подразумевает воздействие водителя на органы управления транспортного средства с целью изменения его положения. Соблюдение каждым водителем транспортного средства и пешеходом порядка перемещения по дороге предполагает, что связанные с этим перемещением общественные отношения будут носить конструктивный характер, т. е. обеспечивать минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия.

Итак, водитель транспортного средства и пешеход, выстраивая конструктивные общественные отношения, формируют на дороге среду движения, в которой вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия минимальная. Водитель при этом в соответствии с п. 87 Правил должен учитывать особенности и состояние управляемого им транспортного средства и не только перевозимого им груза, но и перевозимых пассажиров.

В то же время среду движения на дороге независимо от водителей и пешеходов формируют: погодные, климатические и астрономические факторы (осадки, температура, время года, время суток, луна, магнитные бури и т. д.); должностные лица, призванные обеспечивать регламентированное нормативными правовыми актами эксплуатационное состояние дороги, технических средств организации дорожного движения и т. д. (в своих действиях они должны руководствоваться нормативными правовыми актами, регламентирующими их профессиональную деятельность).

Среда движения в определенный момент времени – сочетание определенного количества и качества перечисленных факторов. В последующий момент времени изменится или сочетание факторов, или их качественный, или количественный параметр, или и то и другое (и третье) – вместе. В этом и состоит уникальность и неповторимость среды движения. Несмотря на то, что часть среды движения формируют как пешеходы, так и водители, управляющие транспортными средствами, они не могут ее изменить для себя. В то же время, выполняя или не выполняя требования Правил, водители и пешеходы оказывают влияние на среду движения для окружающих и перемещающихся по дороге пешеходов, а также водителей транспортных средств и лиц, приравненных к ним (п. 2.8 Правил).

Проведенный анализ показывает, что Правила определяют для водителя и пешехода порядок перемещения по дороге за определенное время, при котором обеспечивается минимальная вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия, и связанные с этим перемещением общественные отношения.

В среде движения человек, руководствуясь Правилами, должен определенным образом расположить на дороге себя или транспортное средство, которым он управляет. В то же время этот человек (пешеход или водитель) своими действиями также оказывает влияние на формирование среды движения, но уже для окружающих его водителей и пешеходов.

Среду движения на дороге для водителя и пешехода кроме перемещающихся за определенное время транспортных средств и пешеходов формируют: погодные, климатические и астрономические факторы; должностные лица, которые должны обеспечивать эксплуатационное состояние дороги, технических средств организации дорожного движения.

Таким образом, появляется возможность переформировать и оценить структуру действующих Правил (без изменения содержания их пунктов) применительно к среде движения с точки зрения: глоссария, описывающего среду движения; регламентации действий водителей и пешеходов по формированию безопасной среды движения и конструктивных общественных отношений в среде движения; регламентации действий водителей и пешеходов на складывающуюся (ситуационную) среду движения; регламентации действий должностных лиц на складывающуюся среду движения.

Учитывая, что в дорожное движение в качестве элементов системы входят водитель и управляемое им транспортное средство (Лукьянов, В.В. Безопасность дорожного движения / В.В. Лукьянов. – М.: Транспорт, 1978. – С. 9.), в переформируемую структуру содержания Правил должны быть также включены требования: к водителям с дифференциацией их по категориям; пешеходам с дифференциацией их по категориям; транспортным средствам с дифференциацией их по категориям и видам осуществляемых перевозок.

На основании проведенного анализа можно дифференцировать и ранжировать изменения и дополнения, которые предлагались (и будут предлагаться) для внесения в Правила. Таким образом, они должны рассматриваться как изменение: среды движения; требований к транспортным средствам, водителям, пешеходам. Результаты обработки этих данных, внесенных за последние

10 лет в Правила, на основе описанного подхода применительно к среде движения представлены в таблице. Столбцы – факторы, формирующие среду движения; строки – доля изменений и дополнений от их общего числа в конкретный период времени по каждому из рассматриваемых факторов; сумма по столбцам – доля изменений и дополнений по каждому фактору от общего их числа за рассматриваемый период времени (10 лет); сумма по строкам – доля изменений и дополнений, внесенных в Правила в определенный период времени.

**Распределение изменений и дополнений,
внесенных в Правила, по факторам, формирующим среду движения, %**

Год	Регламентация действий			должностных лиц по формированию ими на дороге безопасной среды движения	Новые элементы среды движения	Другое	Сумма по столбцам
	водителей и пешеходов						
	по формированию		на складывающуюся среду движения				
	конструктивных общественных отношений в среде движения	безопасной среды движения					
2007	1,08	7,02	3,24	1,62	19,98	1,62	34,56
2008	0,54	1,08	1,08	-	0,54	-	3,24
2009	-	1,08	0,54	-	-	0,54	2,16
2010	1,08	6,48	5,40	1,08	5,40	1,08	20,52
2011	-	-	0,54	-	-	-	0,54
2012	-	-	-	-	1,08	-	1,08
2013	-	1,08	3,78	-	-	-	4,86
2014	-	2,70	6,48	-	20,52	3,24	33,04
Сумма по строкам	2,70	19,44	21,06	2,70	47,52	6,48	-

С учетом вышеизложенного и на основании анализа данных таблицы можно сделать соответствующие выводы:

более трети (34,56 % общего числа) изменений и дополнений были внесены после примерно годовой «обкатки» Правил в 2007 г.;

максимальное число изменений имело место каждые 4 года (2010 г. – 20,52 %; 2014 г. – 33,04 %), что вполне коррелируется с действующими требованиями, касающимися периодической актуализации нормативных правовых актов;

основная доля изменений и дополнений приходится на формирование новой среды движения (47,52 % + 19,44 % = 66,96 %);

требования, направленные на формирование новой среды движения участниками дорожного движения, составляют 19,44 %;

формирование новой среды без участников дорожного движения составляет 47,52 %;

регламентация действий участников дорожного движения в среде движения – 21,06 %.

Отдельного исследования заслуживает анализ тех изменений и дополнений, которые независимо от человека формируют среду движения (47,52 %): насколько среда движения, в которой находится водитель или пешеход, на дороге остается узнаваема, познаваема, прогнозируема в своем развитии, мотивирует на конструктивные общественные отношения; насколько человек подготовлен к восприятию новой среды движения (не требуется ли дополнительная подготовка к ее восприятию).

Особого внимания заслуживают вопросы соотношения между факторами формирования среды движения как его участниками (19,44 %), так и независимо от них (47,52 %) и факторами регламентации действий водителей и пешеходов на складывающуюся среду движения (21,06 %).

Дата поступления в редакцию: 28.03.16