

УМОВИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

СОПІЛЬНИК Любомир Іванович - доктор технічних наук, професор, ГУМВС України у Львівській області

В статті проаналізовані умови безпеки дорожнього руху та його складові.

Ключові слова: орган дізнання, слідчий, функції, повноваження, компетенція.

Вступ

Дорожньо-транспортні пригоди, які фізично є наслідком порушення автономності і стійкості руху механічних транспортних засобів, в абсолютній більшості виникають через те, що водії і пішоходи, перебуваючи в нормальному психофізичному стані, не дотримувались правових норм, які регламентують об'єктивно існуючі обмеження на швидкість і напрямок їх руху, а саме вчинили адміністративний проступок [1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Об'єктивність мінімізації часу просторового переміщення зумовила потребу застосування вже на ранніх стадіях існування людства дорожньо-транспортної техніки і тенденцій її розвитку, а виникнення процесу, який тепер зветься дорожнім рухом, А.І.Грачова відзначає «як потребу – форму протиріччя в житті суспільства або особистості, яка виступає як необхідність подолання якого-небудь недоліку». Таким недоліком людини є обмежені фізичні можливості у задоволенні транспортної потреби.

Метою дослідження є умови безпеки дорожнього руху та його складові.

Виклад основного матеріалу

Виникає запитання – що детермінує таку масову поведінку людей, результатом якої є суттєві матеріальні втрати, перш за все для них самих, з можливими трагічними наслідками? Відповісти на це можна, якщо перенести акцент при розгляді дорожнього руху з техніко-технологічних характеристик на соціальну суть, учасників дорожнього руху розглядати не як елементи процесу механічного транспортування людей і вантажу, а як відносно самостійну масову суспільність, члени якої виступають у соціальних ролях водія, пішохода, пасажира [3].

Сучасна наука при аналізі соціального детермінізму виходить з того, що, визначаючи другоразовість, похідність громадської свідомості від буття, водночас виділяє і його активну детермінуючу роль щодо діяльності людей. Це проявляється передусім у регулятивній, поведінській функції свідомості, яка безпосередньо і породжує діяльність. Основними детермінантами людської діяльності є потреби та інтереси, які визначають мотивацію. Філософи акцентують увагу на потребах та інтересах, визначаючи їх як об'єктивні категорії, психологи і психофізіологи – на груповій та індивідуальній мотивації. Одночасно в соціології констатують, що саме потреби й інтереси породжуються об'єктивними умовами життя [10].

Проблеми детермінованості криміногенної поведінки людей досить докладно розглянуті у літературі. Висновки, які зробили різні дослідники, мають значення і для

розуміння проблеми безпеки дорожнього руху. Основну увагу необхідно акцентують на інтересах учасників дорожнього руху, пов'язаних безпосередньо з процесом руху, а саме – на переміщенні з пункту відправлення до пункту призначення. При цьому причиною існуючих ДТП визнають наявність конфлікту інтересів, який виникає через обмеженість простору, який можуть використати учасники дорожнього руху, через наявність у вулично-дорожній сітці місць, які називають «конфліктними точками», а гепатогенними зонами [11].

Ці положення суттєво розкривають спектр факторів, які можна розглядати як детермінанти поведінки учасників дорожнього руху, в тому числі і неправомірної. Але в цьому випадку не враховується поперше, розмежування інтересів учасників дорожнього руху просторовим фактором, по-друге, виключення з поля зору категорії потреби та не враховується вплив геомагнітних полів на свідомість людини. А категорію потреби у філософії розглядають як усвідомлену необхідність, під якою розуміють нестаток або відсутність чогось необхідного для підтримки життєдіяльності і розвитку організму, людської особистості, соціальної групи, суспільства в цілому.

Потреба, без задоволення якої неможливе соціально-економічне життя і на обслуговування носіїв якої спрямований дорожній рух, – це просторове переміщення людей і вантажу. Він становить невід'ємну частину матеріального виробництва, соціально-культурної і соціально-політичної сфери, побуту людей. Це цілком природно і закономірно [5], оскільки простір і час є основними формами існування матерії, в тому числі і як соціальної складової.

Людина і суспільство існують у просторі і часі, за час життя людина долає певний простір, не тільки у фізичному значенні, але і в соціальному, тому останній є визначальним. Простір соціальний – це спеціально засвоєна частина природного простору як середовища існування людей, просторово-територіальний аспект життєдіяльності суспільства і предметного світу людини. З форм руху матерії виходить, що життя людини складається з різноманітних проявів свідо-

мої діяльності і цілеспрямованого перетворення дійсності. Чим довше за часом життя людини, тим воно багатше за кількістю різноманітних проявів її свідомої діяльності. Умовно природне просторове переміщення є невід'ємним атрибутом особистої побутової сфери. Це зумовлене, знову ж таки, розширенням соціального простору. Будь-яке поселення має виробничі території, житлові райони, місця концентрації громадських послуг і культурних закладів, свій «центр», де щільність соціальних, історичних, культурних зв'язків особливо велика, і має свою «периферію». Загальною тенденцією є ріст інтенсивності використання соціального простору, що сприяє більш активному прояву транспортної потреби [4,7].

Усвідомлені суспільством, соціальними класами, групами, індивідами потреби виступають в якості інтересів. Інтерес (лат. *interest* – мати значення) – причина дій індивідів, соціальних спільностей, визначає їх соціальну поведінку. Увага, яку приділяють цій категорії в науці, полягає в тому, що вона виступає в ролі найбільш суттєвих і стійких причин, які впливають на цілеспрямовану поведінку людей і суспільства, адже лежать в основі мотивації людської діяльності, і спонукає її носіїв до дій, визначаючи їх направлення через цілі [9].

На відміну від потреб, інтерес спрямований не стільки на предмет задоволення, скільки на ті соціальні норми взаємовідносин в суспільстві, від яких залежить розподіл предметів, цінностей, благ, що забезпечують задоволення потреб.

Стосовно транспортної потреби даний філософський висновок можна викласти так. Транспортна потреба свідомо трансформується в інтерес. Причому не просто в інтерес, а в різні інтереси. В одних соціальних групах інтерес пов'язаний з можливістю одержання матеріальних благ, у других – з можливістю досягти соціального комфорту, у третіх – з можливістю самозатвердження. Разом з тим, процес задоволення транспортної потреби, має свою якісну характеристику. Якість – суттєва визначеність, в силу якої він є цим процесом, а не іншим [7].

Основною якістю задоволення транспортної потреби є час, затрачений на пере-

міщення людей і вантажу. Саме час є основою суттєвою визначеністю, яка відрізняє процес переміщення в просторі від інших процесів. А оскільки він є засобом задоволення соціальної потреби в переміщенні людей і вантажу, то йому, як і потребі, властива важливіша особливість – динамічний характер, мінливість, розвиток на базі задоволення вищого рівня. А саме – спостерігається інтерес у мінімізації затрати часу [10].

Обслуговуючий характер дорожнього руху похідний від тої ролі, яку відіграє саме просторове переміщення в соціальних і економічних процесах суспільства. Людина, беручи участь у дорожньому русі, не припиняє зв'язків з тими суспільними структурами, функціонування яких обумовила сама ця участь. В силу цього кожний учасник дорожнього руху є носієм множини різних інтересів, задоволення яких досягається, зокрема, і через участь у дорожньому русі. Вони можуть мати різний зміст і спрямованість, але після включення їх у дорожній рух один з них стає практично для всіх визначальним. Таким є мінімізація часу, який вимушено витрачається на переміщення [9].

Об'єктивність і всезагальність інтересу до мінімізації часових витрат на переміщення є, з одного боку, наслідком таких властивостей соціального часу, як лінійність і незворотність, а з іншого – відображенням його оціночних можливостей, як міри приросту суспільного продукту (робочий час) і потенції духовного і фізичного розвитку людини (вільний час). Час участі у дорожньому русі – це ті витрати уречевленої або живої праці, які стосовно вказаних вище критеріїв є для абсолютної більшості суб'єктів вимушеними і тому непродуктивними. Звідси зрозуміле практично єдине для всіх учасників дорожнього руху прагнення зменшити час перебування у цій соціальній ролі [3].

Як результат подолання цього недоліку, вже на ранніх стадіях розвитку цивілізації були створені транспортні засоби, і почали використовувати для пересування м'язову силу тварин. Довгий час єдиним технічним засобом сухопутного переміщення був гужовий транспорт, який задовільняв потреби людини в пересуванні і перевезенні вантажу. Наприкінці XIX сторіччя на під-

ставі двигуна внутрішнього згорання був створений механічний транспортний засіб – автомобіль. Це був прогулянковий екіпаж, який розвивав швидкість до 5 км/год. Його поява ознаменувала собою початок нового історичного етапу розвитку дорожнього руху – етапу моторизації. Моторизація – означає перехід від гужового транспортування людей і вантажу до транспортування механічними засобами, джерелом руху яких служить енергія горіння або електрична енергія, яка перетворюється розташованим на транспортному засобі двигуном (мотором) в механічну енергію [6,8].

Механічні транспортні засоби вже у початковий період свого розвитку мали у порівнянні з гужовим транспортом набагато більші можливості у швидкості руху і кількості перевезеного вантажу. Це зумовило ріст автомобільного парку.

При використанні транспортних засобів інтерес в мінімізації часу переміщення мотивується прагненням до пересування з максимально високою швидкістю по траєкторії мінімальної довжини, а також до максимального використання вантажопідйомності і місткості транспортного засобу. Вище було показано, що визначає транспортні потенції учасників дорожнього руху і чим обмежуються можливості їх реальних проявів. Розглянемо протиріччя між потенційним і реальним, виходячи з положення, що участь у дорожньому русі – це діяльність щодо задоволення власної транспортної потреби, яка трансформована в інтерес мінімізації часу на громадсько необхідні переміщення людей і вантажу [9].

Здатність людини діяти, досягаючи вирішення поставлених перед нею завдань відповідно до своїх інтересів, бажань, намірів, характеризується категорією свободи. В нашому випадку завдання – це переміщення у просторі з пункту відправлення до пунктів призначення, інтерес – це мінімум затрат часу, можливість мінімізації інтересу при умові виконання завдання – це ступінь свободи, якою володіє учасник дорожнього руху. Стан повної свободи, а саме реалізація можливостей перевезення при умові виконання вимог стійкості і автономності руху транспортного засобу, є вкрай винятковим в силу вказаних вище причин.

Сполучення властивостей безпеки транспортних засобів, стану дорожніх умов, рівня підготовленості, організованості і дисциплінованості учасників дорожнього руху в більшості дорожньо-транспортних ситуацій бувають такими, що для запобігання ДТП необхідно знизити швидкість у порівнянні з максимально можливою, збільшити відстань, а у підсумках – зробити великі часові витрати. Таким чином, можливості задоволення інтересів щодо заощадження часу обмежуються необхідністю збереження життя і здоров'я собі та іншим людям, особливої свободи, матеріальних цінностей [11]. Останнє також є інтересом, причому основним, життєвизначальним, іманентно притаманним людині. Звідси конфлікт інтересів, сприятливе визначення якого – суть стратегії поведінки учасників дорожнього руху. Гострота конфлікту при рівних умовах тим більша, чим більше обмежена свобода переміщення [10].

Рух МТЗ потенційно небезпечний при будь-якій швидкості, тому конфлікт інтересів, а отже, і ймовірність його несприятливого вирішення – існують у будь-який момент часу участі у дорожньому русі. Отже, участь у дорожньому русі – це діяльність в умовах постійного ризику, ступінь якого підвищується настільки, наскільки реалізується інтерес до мінімізації часу. Причому люди свідомо йдуть на це, оскільки вони не мають іншої можливості задовольнити життєво важливу потребу в просторовому переміщенні. Це так званий добровільний ризик, коли люди миряться з існуванням можливих негативних наслідків через те, що їм необхідно або вигідно одержати той результат, який з цим ризиком пов'язаний. Більш того, ставлення людей до тієї чи іншої небезпеки набагато визначається тим, наскільки добре вона їм відома. Не лякає небезпека, про яку мало знають. Тому рівнозначно людина перестає відчувати страх перед тим, що відомо дуже добре і з чим доводиться постійно миритися [6].

Зрозуміло, що в дорожньому русі складається саме така ситуація, коли загроза, уникнути яку неможливо, призводить до нехтування нею.

Діюче у сфері дорожнього руху законодавство закріплює за учасниками дорожньо-

го руху обов'язок вирішувати протиріччя “час – безпека” на користь останньої. Іншими словами, законодавець однозначно дає припис рахуватися з часом переміщення на користь безпеки. І це цілком виправдано, тому що життя і здоров'я людей є вищою цінністю. Не може бути ситуації, коли б учаснику дорожнього руху, навіть з необережності, дозволили чинити дії, які призводять до дорожньо-транспортної пригоди. Тим паче, що сама пригода перериває, як правило, процес руху, а тому стає не можливою основна його мета – просторове переміщення [6].

Але нормативний припис – забезпечувати при будь-яких умовах безпеку руху – не усуває причину аналізованої суперечності, хоча і робить її менш антагоністичною. Чим більше розходження між можливим, яке задається фізичними можливостями пішохода і тяглово-динамічними якостями технічних засобів, і реальною дією визначених вище факторів, тим у більшій ступені обмежена потенційна свобода учасників дорожнього руху, тим значніший дискомфорт вони відчуватимуть і тим імовірніше (навіть при наявності забороняючих нормативних приписів) здійснення ними дій, які кваліфікуються як причини ДТП. Притягнення винних до цивільно-правової, адміністративної, кримінальної відповідальності, яке настає за цим, є, безумовно, серйозним превентивним фактором, але, як показує статистика ДТП, цю проблему не вирішує. Прагнення до збереження часу – основна причина, яка зумовлює в дорожньому русі – невиконання нормативних приписів про режим руху більшістю правопорушників, за що вони потім розплачуються матеріально, позбавленням волі, здоров'ям, життям [3].

Тут можуть бути заперечення про те, що повної свободи в дорожньому русі не має для всіх його учасників і в принципі бути не може. Тому не може бути і повної безпеки, а це призводить до скоєння ДТП, внаслідок чого виникає транспортний травматизм. Його масштаби, порівняно з обсягом виконаного переміщення людей і вантажу, досить значні. На нашу думку, вони похідні від ступеня забезпечення свободи переміщення, оскільки, чим менше реальних обме-

жень (саме реальних, а не нормативно встановлених) на швидкість і напрямок руху, в тому числі і визначених недостатньою підготовленістю учасників дорожнього руху, тим менший ризик скоєння ними дій, які не враховують або ігнорують ці обмеження і призводять до ДТП. Тому дозволимо висловити гіпотезу про те, що генеральний шлях підвищення безпеки дорожнього руху – це максимально можливе усунення дій факторів, які обмежують свободу переміщення, визначають необхідність збільшення затрат часу в дорожньому русі понад оптимальні. Це шлях, який дозволяє значно послабити гостроту протиріччя «час – безпека»[9].

Все вище висловлене дозволяє сформулювати визначення поняття «дорожній рух», яке відображає перш за все соціальну сторону цього процесу.

Під дорожнім рухом слід розуміти діяльність щодо задоволення суспільної і власної потреб у просторовому переміщенні транспортних засобів, людей і вантажу, засновану на використанні комплексу «транспортні засоби – учасники дорожнього руху – дороги», яка полягає у переміщенні на транспортних засобах, в управлінні ними, або без управління, пішому переміщенні по дорогах, яке відбувається в умовах постійного ризику виникнення аварійної обстановки, стану некерованого руху механічного транспортного засобу, вчинення ДТП з негативними наслідками (загибель або поранення людей, пошкодження матеріальних цінностей). Це визначення, по-перше, відображає соціотехнічний характер дорожнього руху, по-друге, містить чітку вказівку на суть діалектичної єдності і протиріччя основних реалізованих у ньому потреб, по-третє, однозначно трактує дорожній рух як об'єкт правового регулювання, оскільки діяльність завжди є громадськими відносинами, і, по-четверте, дозволяє сформулювати мету управляючого впливу на даний процес – створення умов для учасників дорожнього руху, мінімізуючи ризик виникнення некерованого руху механічних транспортних засобів і масштаби наступних витрат при виконанні суспільно необхідного об'єму просторового переміщення людей і вантажу[10].

Запропоноване визначення дорожнього руху дозволяє також обґрунтувати зміст такої категорії, як безпека дорожнього руху, яка визначається, як якість процесу дорожнього руху. «Якісна визначеність предметів і явищ є те, що робить їх стійкими, що розмежує їх ... якість – це суттєва визначеність предмета ... якість предмета не зводиться до окремих його властивостей. Вона пов'язана з предметом як цілим, охоплює його повністю і невід'ємна від нього...поняття якості пов'язане з буттям предмету. Предмет не може, залишаючись сам по собі, визначати свою якість». Граматичне тлумачення безпеки трактується як ситуація, при якій не загрожує небезпека кому або чому-небудь. Оскільки, в дорожньому русі таких ситуацій практично не існує, то незрозумілою стає мета забезпечення його безпеки. На наш погляд, перспективним є використання тлумачення цього терміна як громадської безпеки [11].

Громадська безпека – це система зв'язків і відносин, яка складається згідно з технічно-юридичними нормами, при використанні об'єктів, які становлять підвищену небезпеку для життя і здоров'я людей, державної і громадської власності, майна громадян. Вона відрізняється від громадського порядку за своїми цілями, об'єктами, які охороняє, джерелами, які несуть загрозу засобам регулювання і способам забезпечення.

Вища цінність у суспільстві – це життя і здоров'я його членів. Право людини на життя – невід'ємне право, яке декларується в конституціях всіх країн. Тому захист життя і здоров'я учасників дорожнього руху як складової частини громадської безпеки не викликає сумніву. Але, як сказано вище, також життєво значущими інтересами є й свобода переміщення. Цей інтерес на пряму пов'язаний із забезпеченням безпеки дорожнього руху.

Висновки. Таким чином, забезпечення безпеки дорожнього руху – це вид управлінської діяльності державних органів, підприємств, установ, організацій, пов'язаної з експлуатацією джерел підвищеної небезпеки, змістом якої є виявлення детермінантів аварійності, розробка і здійснення комплексних профілактичних заходів щодо

АНОТАЦІЯ

В статті проаналізовано умови безпеки дорожнього руху та його складові.

SUMMARY

The article analyzes the conditions of road safety and its components.

попередження і усунення причин і умов порушення правил, норм і стандартів у сфері дорожнього руху, захисту життя і здоров'я, збереження транспортних засобів, вантажу та дорожніх споруд.

Література

1. Здравомыслов А.Г. Потребности. Интересы. Ценности. – М., 1986. – С. 27.
2. Г.В. Осинев Социология. /руководитель авт. кол./ Ю.П. Коваленко, Н.И. Щипанов, Р.Г. Яновский. – М., 1990. – С. 101 – 109.
3. Кузнецова Н.Ф. Проблемы криминологической детерминации. / Под. ред. В.Н. Кудрявцева. – М.: Изд – во Моск. ун-та, 1984. – 259с.
4. Клишковштейн Г.И., Афанасьев М.В. Организация дорожного движения. / Г.И. Клишковштейн, М.В.Афанасьев. – М.: Транспорт, 1992. – С. 86-97.
5. Фелелова В.Ф. Криминология и административная деликтология: некоторые общие и частные вопросы соотношения и

развития // Актуальные проблемы административной деликтологии. – К.,1985. – С.22.

6. Философский энциклопедический словарь. – М., Сов. энциклопедия, 1989. – С. – 1049.

7. Введение в философию: Учебник для вузов. Ч.2 / Фролов Г.С. – М.: Политиздат, 1990. – 430с.

8. Социологический справочник /Под общей ред. В.И. Воловича. – Киев: Политиздат Украины,1990. – С. 435.

9. Советский энциклопедический словарь /Гл.ред. А.М. Прохоров. – М., 1978. – 1119 с.

10. Додин Е.В. Процесуальные формы профилактики административных проступков / Е.В.Додин// Проблемы социалистической законности:Респ.межвед.науч.сб.- Харьков: Вища школа, 1982. – С. 36-41.

11. Грачёва А.И. Общественная психология./ А.И. Грачёва, Морозов М.Г. – Ленинград: Наука, 1980. – 349с.