

УДК 343.346.552

Сараев Е.И.,

Донецкая академия внутренних дел
Министерства внутренних дел
Донецкой Народной Республики

Saraev E.I.,

*Donetsk Academy of Internal Affairs of the Ministry
of Internal Affairs of the Donetsk People's Republic*

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ФОРМЫ И МЕТОДЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье проанализированы состояние и особенности административно-правового регулирования, а также рассмотрены основные формы и методы организации дорожного движения.

Ключевые слова: дорожное движение, организация дорожного движения, транспортное средство, безопасность дорожного движения, регулирование дорожного движения.

ADMINISTRATIVE AND LEGAL FORMS AND METHODS OF TRAFFIC MANAGEMENT

The article analyzes the state and features of administrative and legal regulation, as well as the main forms and methods of traffic management.

Key words: road traffic, traffic management, vehicle, road safety, traffic regulation.

Постановка проблемы в общем виде и ее связь с важными научными или практическими заданиями. На сегодняшний день административно-правовое регулирование организации дорожного движения (далее – ОДД) является одной из важнейших тем, обсуждаемых как на уровне министерств и ведомств, так и рядовыми гражданами – участниками дорожного движения, а именно водителями, пассажирами и пешеходами.

Рост числа автомобилей, находящихся как в личном пользовании, так и числящихся на балансе тех или иных предприятий, а также увеличение объема перевозок, ведет к увеличению интенсивности движения, что в условиях городов с исторически сложившейся застройкой, обуславливающей низкую пропускную способность, приводит к возникновению проблемы организации дорожного движения. Результатом этого является образование заторов, увеличение задержек транспортного потока, а также загрязнение окружающей среды.

В законе Донецкой Народной Республики «О дорожном движении», принятом постановлением Народного Совета от 17.04.2015 года № 41-ІНС, закреплено понятие «дорожное движение» – оно представляет собой совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах улиц и дорог [1].

Сегодня проблема роста аварийности в городах, тем более с участием наиболее незащищенных участников дорожного движения – пешеходов, актуальна не только для Донецкой Народной Республики (далее – ДНР, Республика), но и для всего мира. Снизить число дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), а также общее отрицательное влияние автомобилизации, можно путем грамотной организации дорожного движения и

обеспечения безопасности дорожного движения при помощи комплекса технических средств.

Анализ последних исследований и публикаций, в которых начато решение данной проблемы и на которые опирается автор. Проблему ОДД рассматривали многие ученые, в частности, В.Н. Бесчастный, М.Ю. Веселов, М.М. Долгополова, И.А. Скляров, И.В. Назаров и другие.

Нерешенные ранее части общей проблемы, которым посвящается обозначенная статья. Одним из видов ОДД является проектная деятельность по оптимизации дорожного движения автотранспорта и пешеходов. Дорожное проектирование используется при строительстве новых, а также при проведении ремонтно-восстановительных работ старых дорог. На сегодняшний день государством ведется большая работа, направленная на качественную организацию дорожного движения, которая часто применяется для снижения аварийности на опасных участках дорог.

Формулировка целей статьи. Целью данной статьи является определение основных административно-правовых форм и методов организации дорожного движения.

Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов. Безопасность дорожного движения как разновидность общественной безопасности представляет собой комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения, а также деятельность правоохранительных органов, которая направлена на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

На наш взгляд, проблема обеспечения безопасности дорожного движения является одной из наиболее актуальных социально-экономических проблем нашего времени. Ежегодно на дорогах Республики совершаются тысячи дорожно-транспортных происшествий, гибнут сотни людей из-за халатности водителей и недостаточной предусмотрительности правоохранительных органов.

Согласно официальным данным пресс-службы Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики (далее – МВД ДНР), за семь месяцев 2020 года сотрудниками Государственной автомобильной инспекции было зафиксировано около 900 ДТП, произошедших из-за невнимательности водителей [2].

Для предотвращения вышеуказанных проблем сотрудниками правоохранительных органов осуществляется комплекс организационно-правовых и организационно-технических мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах и улицах, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения [1], а также на максимальное использование транспортными потоками возможностей, предоставляемых геометрическими параметрами дороги и ее состоянием.

Методы организации дорожного движения: разделение движения в пространстве – размещение и разделение транспортных потоков по ширине проезжей части и направлениям движения, ориентирование водителей в направлении движения; разделение потоков на группы автомобилей, следующих с разными скоростями; разделение траекторий движения на сложных участках; обеспечение возможности перехода с одной полосы на другую и т.п., разделение движения во времени, формирование однородного транспортного потока, организация пешеходного движения, организация временных стоянок. К организации движения относится также информация о наиболее целесообразных маршрутах и условиях движения.

Разделение движения в пространстве основывается на разделении транспортных и пешеходных потоков, их направление по более благоприятной и безопасной траектории [3], оно осуществляется путем:

А) Канализирования движения.

Канализирование движения предназначено для разделения транспортных и пешеходных потоков с помощью продольной разметки, устройства разделительных полос с установкой на них ограждений, направляющих островков, временных средств выделения полос (переносных конусов, стоек, барьеров), обозначения края проезжей части.

Канализирование облегчает ориентирование и взаимопонимание водителей на сложных пересечениях или в местах, где излишняя площадь проезжей части приводит к хаотичности движения транспортных средств из-за произвольно избираемых траекторий, с созданием многочисленных точек потенциального конфликта, способствует повышению пропускной способности участка улично-дорожной сети и безопасности дорожного движения за счет упорядоченного движения организованных транспортных потоков.

Б) Устройства дорожной развязки на разных уровнях.

Развязка движения на разных уровнях способствует сокращению конфликтов между пешеходными и транспортными потоками.

В) Введения одностороннего движения.

Г) Маршрутного ориентирования водителей.

Маршрутное ориентирование водителей представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает им четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях.

Основные мероприятия реализации разделения движения в пространстве можно подразделить на три группы.

К *градостроительным мероприятиям* разделения движения относятся полное разделение движения потоков с помощью развязок, разделение встречных полос, обустройство велосипедных дорожек и пешеходных переходов на разных уровнях.

К *организационным мероприятиям* разделения движения относится маршрутное ориентирование, позволяющее разделить движение разных типов транспортных средств по разным дорогам.

К *смешанным мероприятиям* разделения движения относятся канализирование движения и организация одностороннего движения [4, с. 48].

Разделение движения во времени. Это направление организации дорожного движения охватывает методы, обеспечивающие, в основном, с помощью правил дорожного движения, дорожных знаков и световых сигналов светофоров разделение транспортных и пешеходных потоков во времени. Благодаря этому исключаются (или сводятся к минимуму) конфликты при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, временно суженных мест на дорогах [5].

Метод формирования однородного транспортного потока осуществляется по классификационным признакам – по типу транспортных средств, по направлению движения, по цели движения, по регулированию скоростных параметров движения, а также ликвидации внутренних конфликтов различными методами [3]. Данный метод осуществляется путем:

А) выделения пешеходных дорог;

Б) создания дорог грузового движения;

В) выделения транзитного движения;

Г) специализации полос на проезжей части.

Метод оптимизации скоростного режима представляет собой воздействие на скоростной режим транспортных средств с целью повышения безопасности движения, пропускной способности или скорости сообщения. В зависимости от конкретных условий основной задачей этого метода является обеспечение равномерности скорости движения каждого транспортного средства в отдельности и транспортного потока в целом. Данный метод реализуется путем:

- А) ограничения и контроля скоростного режима;
- Б) принятием мер по повышению скоростного режима;
- В) мероприятий по «успокоению движения»;
- Г) зональных ограничениях скорости.

Метод организации пешеходного движения ограничивается пешеходным движением и полным исключением транспортных средств из системы. Вышеуказанный метод осуществляется путем устройства пешеходных путей вдоль дорог, оборудования пешеходных переходов разных видов и форм, создания пешеходных и жилых зон с ограничением движения транспортных средств, а также движения на постоянных пешеходных маршрутах.

Метод организации временных стоянок может осуществляться организацией околотротуарных, внеуличных и задерживающих стоянок. Вышеуказанный метод устраняет опасные ситуации, возникающие при снижении обзора и создании помех для движения из-за транспортных средств, маневрирующих и стоящих у края проезжей части. При организации дорожного движения данный метод необходим, так как остановки и стоянки транспортных средств вдоль тротуаров оказывают негативное влияние на общую пропускную способность дорог из-за помех для нормального движения общественного транспорта и работы дорожной техники (например, снегоуборочной).

Аудит дорожной безопасности – новый инструмент обеспечения безопасности дорожного движения, дополняющий два традиционно используемых – применение и соблюдение стандартов и норм; выявление и устранение участков концентрации ДТП.

Аудит дорожной безопасности – это независимая проверка (экспертиза) существующей, строящейся или проектируемой дороги группой независимых квалифицированных специалистов для оценки вероятного риска ДТП для всех категорий дорожных пользователей, цель которой предупреждение возникновения аварийно-опасных ситуаций.

Все перечисленные методы являются частью единой цели транспортной сети, которая постоянно эволюционирует и видоизменяется, обеспечивая оптимальный из возможных вариантов баланс между производительностью транспортного средства, экономичностью эксплуатации и безопасностью движения.

Выводы по исследованию и перспективы дальнейших поисков в данном направлении. Подводя итог вышеизложенному, общественные отношения, образующие дорожное движение, настолько разнообразны, что обеспечить в полном объеме их правовое регулирование только с помощью правил дорожного движения невозможно. Требуется дополнительные меры по оптимизации порядка дорожного движения, по упорядочению отношений между его участниками применительно к конкретным характеристикам улично-дорожной сети, параметрам движения транспортных и пешеходных потоков, видам осуществляемых перевозок, действию других факторов, влияющих на режимы движения транспортных средств и пешеходов и, как следствие, – на безопасность дорожного движения.

На наш взгляд, рассмотренные методы успешно осуществляются на практике. Каждый метод в той или иной степени позволяет уменьшить аварийность, увеличить

пропускную способность, снизить экологическую нагрузку и улучшить моральное состояние водителя.

Список использованной литературы

1. О дорожном движении: Закон Донецкой Народной Республики от 17.04.2015 № 41-ІНС, действующая редакция по состоянию на 03.07.2020 // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – URL: <https://dnrsovet.su/zakon-dnr-o-dorozhnom-dvizhenii/> (дата обращения: 30.09.2020). – Текст: электронный.
2. Около 900 дорожно-транспортных происшествий произошло в ДНР с начала года по вине водителей – МВД // Сайт: Донецкое агентство новостей. – URL: <https://dan-news.info/obschestvo/okolo-900-dorozhno-transportnyx-proisshestvij-proizoshlo-v-dnr-s-nachala-goda-po-vine-voditelej-mvd.html> (дата обращения: 30.09.2020). – Текст: электронный.
3. Тертухов, К.В. Основные методы организации дорожного движения на уровне субъекта (поселка, города) – сборник докладов X Международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых: в 4 т. – 2017 // Сайт: e.Library. – URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_29765723_51317880.pdf (дата обращения: 30.09.2020). – Текст: электронный.
4. Пугачев, И.Н., Горев, А.Э., Олещенко, Е.М. Организация и безопасность дорожного движения: Учебное пособие для студентов высших учебных заведений // И.Н. Пугачев, А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. – Москва: Издательский центр «Академия», 2009. – 272 с. – Текст: непосредственный.
5. Клинковштейн, Г.И., Афанасьев, М.Б. Организация дорожного движения: Учебник для вузов. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва: Транспорт, 2001. – 247 с. – Текст: непосредственный.

Статья поступила в редакцию 06.10.2020