

УДК 342.97.348.328

Л.І. Сопільник

доктор технічних наук, професор,
Інститут права та психології НУ «Львівська політехніка»

ДО ПИТАННЯ ПРО ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті досліджуються основні принципи організації дорожнього руху України.

Ключові слова: організація дорожнього руху, Державтоінспекція, дороги, управління, безпека, транспортні засоби.

В статье исследуются основные принципы организации дорожного движения Украины.

Ключевые слова: организация дорожного движения, Госавтоинспекция, дороги, управление, безопасность, транспортные средства.

The article examines the basic principles of traffic management in Ukraine.

Keywords: organization of traffic, State car, road management, security, vehicles.

Постановка проблеми. Сучасний дорожній рух являє собою складну сферу людської діяльності, яка спрямована на задоволення суспільної проблеми у просторовому переміщенні людей і вантажу. Задоволення транспортної проблеми – необхідна умова і складова частина матеріального виробництва, функціонування різних галузей промисловості і сільського господарства, а також невиробничої сфери. Вона визначає повсякденну участь в цьому процесі великої кількості людей і зумовлює масштабність та складність спеціальних відносин, які виникають у зв'язку з цим і відрізняються застосуванням різних технічних засобів. У разі порушення правил користування технічними засобами вони призводять до загибелі та поранення людей, завдання матеріальних збитків. Тому організація дорожнього руху як сукупність діяльності людей і техніки відіграє важливу роль і охоплює комплекс негативних проблем, які ускладнюють процес дорожнього руху через підвищення кількості дорожньо-транспортних пригод, зростання транспортного травматизму та збитків від пошкодження техніки і вантажу.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання організації дорожнього руху не раз були предметом досліджень у галузі права. Цієї проблеми стосується значна кількість теоретичних та практичних розробок, зокрема кандидатські та докторські дисертації, які орієнтовані на розуміння організаційних заходів, що дають змогу створити на вулично-дорожній мережі умови для достатньо швидкого, безпечного та зручного руху транспортних засобів і пішоходів і в яких спостерігався технократичний підхід до вирішення проблеми. Однак у деяких роботах термін «організація дорожнього руху» використаний для позначення всіх видів діяльності, які скеровані на забезпечення безпеки руху, що спричинило термінологічну плутанину.

По різному ця проблема відображалась у працях В.В.Доненка, М.М.Долгополової, В.В.Головка, С.М.Гусарова, Р.І.Денісова, О.О.Домашенко, В.В. Єгупенка, В.І.Жульова, Г.Н.Клінкоштейна, В.В.Лук'янова, В.І.Майорова, В.Й.Розвадовського, Б.В.Росинського, В.В.Новікова, О.П.Рябченко, О.Ю. Салманової, І.К.Шахриманьяна та ін.

Виклад основних положень. Термін «організація» має багато значень [1, с.403]. Аналіз тлумачень його змісту, які є в науковій літературі, показує, що в ньому виділяються два основних аспекти: структурний і функціональний [2, с.18]. Стосовно до соціальних об'єктів в структурному відношенні розуміється автономна група людей, яка зорієнтована на досягнення деякої задалегідь фіксованої мети, реалізація якої вимагає сумісних і координованих дій. Функціональний аспект соціальної організації полягає в тому, що це поняття характеризує сукупність процесів, способів впорядкування і врегулювання дій окремих індивідів і соціальних груп. При цьому різноманітні механізми соціальної організації, які охоплюють всі рівні і сфери взаємовідносин між людьми, виконують інтегровану функцію та забезпечують узгодженість їх діяльності в рамках соціальної системи [3, с.448]. Саме такий підхід відображений у понятті «організація дорожнього руху».

Це поняття є одним з найбільш вживаних у правових актах, управлінських документах і спеціальній літературі, яка відноситься до проблематики дорожнього руху. При цьому спостерігається достатньо однозначне ставлення до використання цього поняття в його функціональному розумінні, але у визначенні мети і змісту організації дорожнього руху є великі розбіжності.

Щоб розробити ефективну систему організації дорожнього руху, яка максимально змінила б на краще стан забезпечення безпеки дорожнього руху, необхідно з'ясувати причини ситуації, що склалась. Вважаємо, що одним із факторів, який заважає навіть у сучасних умовах забезпеченню вищого рівня організації дорожнього руху, є недосконалість наукового апарату, який використовується для пояснення процесів, які відбуваються в дорожньому русі. Термін «дорожній рух» (Road Traffic) в міжнародну практику ввела Конвенція про дорожній рух, яку прийняли у 1949 р. на Всесвітній конференції з дорожнього руху, що проходила у Женеві під егідою ООН. У СРСР цей термін отримав офіційне визнання в 1971 р., коли Комітет з науково-технічної термінології Академії наук СРСР дозволив його використання замість термінів «вуличний рух», «рух в містах, і інших населених пунктах» [4, с.9].

Одним з перших визначень організації дорожнього руху було дане Л.А. Кузнецовим. Під організацією вуличного руху він розуміє сукупність заходів, які спрямовані на упорядкування руху, що забезпечує його чіткість, зручність і безпеку [5, с. 13]. Розглядаючи організацію дорожнього руху як один з напрямків боротьби з аварійністю на дорогах, що здійснює міліція, Л.А. Кузнецов зараховує до неї, насамперед, сукупність заходів з регламентації саме руху транспорту і пішоходів. В якості основи організації руху визначені правила вуличного руху, які розроблялися органами міліції відповідно до типових правил руху в містах, населених пунктах і на дорогах, і затверджувались виконкомом місцевих Рад депутатів трудящих. До засобів організації руху внесено також такі заходи, як впорядкування дії водіїв і пішоходів, введення обмежень і заборони руху за допомогою дорожніх сигнальних знаків, нанесення дорожньої розмітки, встановлення різних показників [5, с.15-16].

Водночас характерне те, що регулювання вуличного руху, під яким ми розуміємо управління перетинаючими потоками транспорту міліціонерами-регулювальниками або за допомогою світлофорів, виділено як самостійний напрямок служби безпеки руху.

Ці заходи повинні були проводитися за безпосередньої участі міліції. Крім того, Л.А. Кузнецов визначив як завдання Державтоінспекції з організації умов для безпеки руху їх участь в розробці проектів планування заходів щодо налагодження вулиць і проїздів, направлень руху і зупиночних пунктів маршрутів громадського транспорту, а також вплив на місцеві органи влади, дорожньо-будівельні і дорожньо-експлуатаційні організації з метою встановлення надоб в небезпечних місцях, влаштування парпетів і тротуарів продовж доріг в населених пунктах, збільшення радіуса кривих на закругленнях, покращення освітлення, забезпечення перетинань потоків транспорту в різних рівнях [5, с.19]. Очевидно, що ці заходи по реконструкції вулиць і доріг також розглядаються автором як засоби організації руху.

Така позиція стосовно організації дорожнього руху по суті підтримана А.А. Поляковим, який стверджував, що «під організацією руху на автомобільних дорогах і вулицях розуміється сукупність заходів (планувальних, реконструктивних, організаційних і регулюючих), які мають на меті впливати на формування і направлення транспортних і пішохідних потоків для забезпечення швидкості, безпеки, найбільших зручностей і економічності пересування людей і вантажів» [6, с.19; 7, с.3].

Інше, розширене трактування поняття «організація дорожнього руху» запропоноване Г.М. Соловйовим та Д.Н. Івановим в книзі «Рух автотранспорту в СРСР». Не наводячи конкретного визначення цього поняття, вони ввели розділ «Загальні питання організації руху транспорту», аналіз змісту якої дозволяє отримати відповідь на питання про відношення авторів до проблеми, яку ми розглядаємо [8, с.11].

Вони також включають в організацію руху на вулицях і дорогах реконструкцію доріг, міських вулиць, під'їзних шляхів залізничних переїздів, організацію під'їзду і стоянок транспорту в місцях його масового накопичення, організацію маршрутів трамваїв, тролейбусів і автобусів, місць зупинок таксі, введення доповнень до Правил руху по вулицях і дорогах Союзу РСР [9] різних заборон на режими руху і користування окремими видами транспортних засобів за допомогою дорожніх знаків і роздільних смуг, ручного світлофорного регулювання руху, інформування водіїв про умови руху, встановлення показників та інші заходи. Загалом орієнтуючись на Правила руху на вулицях і дорогах Союзу РСР, автори розглядають як заходи з організації руху виконання водіями, керівниками автомобільних господарств вимог таких нормативних актів, як Правила технічної експлуатації, Правила техніки безпеки і дотримання санітарних правил. Ці акти, зокрема, визначали вимоги не тільки до порядку руху в загальній мережі доріг і вулиць, але й вимоги до технічного стану автомобілів, вимоги до водіїв, щодо дотримання ними вказівок про порядок завантаження, перевезення і розвантаження вантажу, розміщення вантажників, та осіб які супроводжують вантаж, інші заходи по впорядкуванню не тільки руху, але й експлуатації автомобілів загалом. Більш за те, як елемент організації руху ними розглядалося і спостереження за процесом руху з метою виявлення і припинення порушень встановленого порядку.

Такий підхід був розвинений у працях В.В.Лук'янова, який констатував, що сутність організації дорожнього руху полягає у благоприємному і об'єктивно присутньому в цьому процесі протиріччі «швидкість – безпека», і що під нею слід розуміти діяльність, спрямовану на забезпечення як швидкості руху транспортних засобів, так його і безпеки [4, с.11]. Виходячи з цього, він визначив організацію дорожнього руху як діяльність із забезпечення

максимально можливої безпечної швидкості, яка включає підготовку і виховання учасників дорожнього руху, удосконалення транспортних засобів і дорожніх умов, утримання їх в придатному до експлуатації стану регулювання дорожнього руху, нагляд за додержанням правил руху [10, с.14]. Практично в процесі організації дорожнього руху повинен був виявитися вплив на всі фактори, які тісно чи іншою мірою впливають на поведінку учасників дорожнього руху – водіїв, пішоходів, пасажирів. Однією із форм такого впливу визначалося регулювання дорожнім рухом, яке трактувалось на багато ширше, ніж управління рухом на перехрестях. «Суть його (регулювання) полягала в тому, щоб забороняти, рекомендувати водіям і пішоходам, зобов'язувати їх чинити ті чи інші дії в інтересах забезпечення швидкості і безпеки шляхом встановлення дорожніх знаків і показників, нанесення розподільних смуг, подачі світлофорних сигналів, а також розпорядчих дій інспекторів дорожнього нагляду та осіб, які мають відповідні повноваження» [4, с.99].

Спроба компромісного рішення термінологічної проблеми була розпочата Г.І. Клинковштейном [11-15]. Він ввів поняття організації дорожнього руху в широкому і вузькому значенні. З однієї сторони, він констатував, що «за термінологією, що склалася, під організацією дорожнього руху розуміють весь комплекс діяльності, спрямованих на забезпечення швидкості і безпеки руху». Розвиваючи цю тезу, Г.І. Клинковштейн виділяв три рівні організації дорожнього руху: загальнодержавний, відомчий, інженерних служб. До напрямку діяльності загальнодержавного рівня ним були віднесені законодавчі акти щодо дорожнього руху, регулювання масштабів автомобілізації, розвиток вулично-дорожньої мережі, стандартизація вимог до елементів системи (автомобіль-водій-дорога). На відомчому рівні повинні були здійснюватись розвиток і удосконалення пасажирського дорожнього транспорту, оптимізація вантажних автомобільних перевезень, підготовка водіїв, виробничо-технічних засобів регулювання дорожнього руху. Діяльність на рівні інженерних служб пропонувалося розглядати як організацію дорожнього руху в вузькому розумінні, розуміючи під нею комплекс інженерних і організаційних засобів на існуючій вулично-дорожній мережі, які забезпечують безпеку і достатню швидкість руху транспортних і пішохідних потоків. В подальшому Г.І. Клинковштейн скоректував свою позицію з цього питання.

Поняття організації дорожнього руху в широкому плані було їм замінено забезпеченням ефективного функціонування системи «водій – автомобіль -дорога – середовище руху», в структурі якого виокремлювались державний, регіональний і відомчий рівень. На державному рівні вона повинна досягатись практично тими ж заходами, які раніше розумілись як організація дорожнього руху. Лише розвиток вулично-дорожньої мережі замінювався інвестиційною політикою в галузі дорожнього будівництва. Одночасно організація дорожнього руху у вузькому розумінні була включена до структури діяльності регіонального, і відомчого рівня поряд із забезпеченням роботи пасажирського транспорту і вантажних перевезень, підготовкою і перепідготовкою водіїв, виробництвом технічних засобів організації дорожнього руху. Автори констатували, що «... під організацією дорожнього руху розуміється комплекс інженерно-технічних і організаційних засобів, спрямованих на забезпечення оптимальної швидкості транспортних засобів, безпеки і зручності для всіх учасників руху, забезпечення необхідної перепускної здатності існуючої вулично-дорожньої мережі» [12, с.11-16]. При цьому з посиланням на широту спектру цих засобів не визначались межі цієї діяльності, а лише був проведений їх приблизний перелік. До нього передбачалось віднести заходи з часткової реконструкції окремих елементів вулично-дорожньої мережі (перепланування перехресть, спорудження островків безпеки, обладнання зупинок громадського транспорту, встановлення технічних засобів організації дорожнього руху-позначки, світлофори, розмітка, дорожня огорожа), втручання автоматизованих систем управління дорожнім рухом, зміна графіків руху громадського транспорту, різноманітні обмеження в русі та інші подібні заходи, не пов'язані з серйозними змінами характеристик вулично-дорожньої мережі, які впливають на структуру і режими дорожнього руху.

Відмінна від попередніх точка зору була обґрунтована А.П.Васильєвим та М.І.Фримштейном [13, с.18-22]. Розглядаючи дорожній рух як кінцевий результат функціонування автомобільно-дорожньої системи, вони ввели поняття «управління дорожнім рухом». Воно містило комплекс цілеспрямованих дій щодо водіїв, дорожні умови, транспортні потоки та режими руху, які реалізуються на стратегічному і оперативному рівні. В тому числі – інженерне устаткування і обладнання доріг та зв'язку, ремонт і утримання доріг, розподіл руху по них регулювання рівня завантаження, вибір і призначення оптимальних режимів руху, оперативне виявлення місця пригод, допомога потерпілим і ліквідація наслідків та інші заходи, які безпосередньо змінюють умови руху.

Організація і регулювання дорожнього руху входили в управління цим процесом як його складові частини. Призначення організації полягало в максимально повному використанні можливостей, представлених геометричними параметрами дороги і її станом, шляхом найбільш ефективного розподілу траєкторії руху автомобілів, транспортних потоків і пішоходів в поперечному профілі і по довжині дороги (зазначення напрямків руху, розподіл потоків на групи автомобілів, які рухаються з різними швидкостями, забезпечення мінімального числа перетинань траєкторій і т.п.). До організації руху була також віднесена інформація про найбільш доцільні маршрути і особливості дорожніх умов. В такому трактуванні організація являла собою початковий і найнеобхідніший етап управління дорожнім рухом. Однак вона не повинна була забезпечувати оптимізацію режимів руху, характеризованих швидкостями руху і його щільністю, кількістю

обгонів і перебудов, кількістю і інтенсивністю розгонів і гальмування. Вважалося, що це завдання управління повинно вирішитись шляхом регулювання дорожнього руху (регламентація швидкостей руху, розділення конфліктуючих потоків в часі, заборона окремих маневрів і видів руху і т.п.). Тобто організація і регулювання визнавались різними за змістом, але близькими засобами досягнення стану узгодження дорожнього руху.

З цього питання принципово інша позиція зайнята В.Д. Шелковим. В його розумінні функція дорожнього руху «являє собою сукупність організаційних і інженерно-технічних заходів, які реалізують оптимальне для конкретних умов регулювання руху транспортних і пішоходних потоків, які мають за мету зростання економічної ефективності перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом за умови забезпечення безпеки дорожнього руху і зниження шкідливої дії транспорту на навколишнє середовище» [14, с.3].

Таким чином, розуміння поняття «організація дорожнього руху» характеризується великою кількістю варіантів: від комплексу інженерно-технічних і організаційних заходів з розподілу траєкторій руху автомобілів, транспортних потоків і пішоходів в поперечному профілі і по довжині дороги, і до діяльності, яка охоплює, по суті, всі стадії транспортного процесу. В принципі, різноманітність таких визначень не повинна викликати заперечення, особливо якщо мова йде про теоретичні розробки.

Відомо, що поняття являють собою одиниці думки, які служать для класифікації об'єктів (предметів, процесів, явищ) навколишнього світу за допомогою певної абстракції шляхом фіксації їх загальних і специфічних ознак. В якості останніх можуть використовуватися різноманітні властивості і відношення об'єкта, які проявляються при його співставленні або взаємодії з іншими об'єктами певної предметної сфери і які виражають його індивідуальність порівняно з ними. Таким чином, властивості об'єкта мають відносний характер і мають значення лише для конкретного аспекту класифікації. Окремий об'єкт може розглядатись з різних точок зору, в різних системах понять. Тому йому можуть відповідати декілька понять. Але в межах однієї системи понять, особливо коли вона використовується в нормативних актах, зміст поняття повинен трактуватись суворо однозначно. Тому характерною особливістю багатьох законодавчих та інших нормативних актів є наявність спеціальних статей, в яких є визначення термінів які використовуються. Це свідчить про важливість, практичну значимість понятійного апарату. Змістовно повний, термінологічно однозначний, систематично точний і внутрішньо не суперечний понятійний апарат – це одна з головних умов правильного тлумачення нормативного матеріалу, забезпечення ефективності правозастосовної діяльності.

В сфері правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху понятійного апарату, який відповідає цим вимогам, ще не сформовано. Достатньо сказати, що до останнього часу не було нормативної регламентації таких фундаментальних для теорії і практики забезпечення безпеки дорожнього руху понять, як «дорожній рух», «безпека дорожнього руху», «організація дорожнього руху».

Характерно в цьому відношенні те, що це не було зроблено ні в яких редакціях Правил дорожнього руху-основного нормативного акту, який встановлює порядок дорожнього руху. Хоча в останній редакції представлено 67 понять, які відносяться до різних складових цього процесу [15]. Дана прогалина не усунена і в Законі України «Про дорожній рух», в якому понятійний апарат взагалі відсутній.

Такі поняття, як «дорожній рух», «безпека дорожнього руху», «забезпечення безпеки дорожнього руху» вже декілька десятків років застосовувались на практиці, але відсутність офіційного тлумачення призводило до суттєвої різниці їх трактування в наукових дослідженнях, монографіях і навчальній літературі, невизначеності їх змісту при використанні в правових актах та управлінських документах. Все це в кінцевому результаті негативно відображалось на повноті та якості теоретичних розробок, на чіткості постановки і ефективності рішення практичних завдань. Запровадження цих понять на рівні закону створило б необхідні умови для подальшого розвитку теорії і практики, як забезпечення безпеки дорожнього руху в цілому, так і його напрямків. Це положення актуальне, зокрема, для організації дорожнього руху як складової забезпечення безпеки дорожнього руху. Практична значимість цих понять викликає необхідність їх визначення в рамках закону. Це викликано і наявністю, як вказано вище, суттєвої різниці в підходах до розуміння змісту організації дорожнього руху в контексті забезпечення безпеки дорожнього руху. Однак Закон України «Про дорожній рух» не трактує зміст цих понять. Керівництво діяльністю з організації дорожнього руху, покладено законом на органи виконавчої влади і місцевого самоврядування. Організація дорожнього руху на автомобільних дорогах вулицях та залізничних переїздах згідно зі ст. 27 Закону здійснюється відповідними спеціалізованими службами, положення про які затверджується відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху. Також встановлюється, що матеріальну основу організації дорожнього руху складає комплексне застосування технічних засобів і автоматизованих систем регламентоване діючими нормами і стандартами України. В законі не знайшло відображення підходу до визначення змісту організації дорожнього руху, який по суті являє собою сукупність засобів, що дозволяють оптимізувати характеристики руху транспортних потоків, забезпечивши тим самим максимальну ефективність використання технічних характеристик вулично-дорожньої мережі. Тому залишається не вирішеною термінологічна проблема.

Основу для такого висновку дають результати аналізу змісту визначення поняття «організація дорожнього руху» на підставі принципів і правил формальної логіки – науки про закони і форми правильного міркування. Виконання її законів складає необхідну умову всякого наукового знання, у всіх галузях і на всіх

етапах пізнавального процесу. Це важливіше це у законотворчій діяльності, оскільки дане в законі визначення не просто відображає думку якого-небудь дослідника, а безпосередньо відображає практичний зміст роботи суб'єктів реалізації закону.

Усвідомлене оперування поняттям як загальнозначущою одиничною формою думки вимагає, перш за все, з'ясування його змісту. Цю категорію формальної логіки, яка складає разом з об'ємом поняття його структуру, утворюють суттєві ознаки пізнавального предмету об'єктивного світу.

Зміст не виявляється безпосередньо в означеному понятті, терміні. Це досягається шляхом визначення поняття, тобто його можливого повного опису за допомогою інших понять. Розкривши таким чином суттєві ознаки предмету пізнання, ми тим самим і виявляємо зміст самого поняття. При цьому одночасно фіксується і мовно відображається місце цього поняття в тій системі взаємопов'язаних понять, до якої воно належить.

Подібно до того, як речі, явища і процеси реального світу знаходяться в певному взаємозв'язку і взаємозалежності, поняття що їх відображають також знаходяться у певних взаємовідносинах між собою.

В практичній роботі по термінології виділяються два види відносин: ієрархічні (родовидові і партитивні) і неієрархічні (відповідність в часі і просторі або причинно-послідовний зв'язок) [16, с.3-4].

Родовидові відносини вказують на те, що всі поняття, які відносяться до категорії більш вузького (видового) поняття, є частиною об'єму більш широкого (родового) поняття. Більш вузьке поняття має всі ознаки більш широкого поняття і хоча б одну додаткову ознаку, яка відрізняється від них і дозволяє виділити більш вузьке поняття одного й того ж рівня абстракції. Партитивні відносини – це відносини цілого і частини. Поняття тієї чи іншої предметної галузі, разом взяті, являють собою систему, в якій кожне поняття займає конкретне місце. Відображення місця цього поняття в такій системі і є основною метою визначення. Для цього ознаки повинні бути обрані таким чином, щоб дане поняття було відокремлене від інших понять. При цьому визначення всіх понять, які входять в систему, повинні бути узгоджені між собою.

Класичною формою визначення є так зване інтенціональне визначення, яке являє собою перерахування ознак конкретного поняття. З цією метою вказується найближче родове поняття яке вже визначено, або загальновідоме, та ознаки, які характеризують це поняття як вид даного роду. Одна чи декілька таких ознак відмежовують поняття, якому дають визначення, від інших понять тої самої горизонтальної послідовності. Визначення такого типу використано при визначенні поняття організації дорожнього руху.

Очевидно, що в контексті закону про дорожній рух родовим поняттям у визначенні, яке ми аналізуємо, може бути лише поняття «дорожній рух». Воно виступає таким для тої понятійної системи, в якій відображаються засоби впливу на даний процес з метою забезпечення його безпеки. Суттєвою відмінною видовою ознакою організації як специфічного способу впливу на дорожній рух, є те, що у визначеннях, які використовуються в літературі, її названо комплексом «організаційно-правових, організаційно-технічних засобів, розпорядчих дій з управління...»

Висновки. Таким чином, для забезпечення правильності визначень в теорії термінології, як частини формальної логіки, вироблені певні процедури побудови визначень, що є необхідно умовою формування ефективної порівняльної системи [16, с.7-9]. До основних вимог, які при цьому повинні бути дотримані, належать:

1. Адекватність – визначення повинне містити ознаки, які є суттєвими і безпосередньо підходять для ідентифікації понять (відмінні ознаки обираються в рамках відповідної системи понять).
2. Системність – визначення повинне відображати ознаки поняття і системні відносини між поняттями за допомогою вказівок на суттєві ознаки більш ширшого поняття, на підставі якого будується відношення.
3. Стислість – у визначення необхідно включити тільки суттєві (зовнішні або внутрішні) ознаки даного поняття; ознаки, які можуть бути виведені із цих ознак у визначення включати недоцільно.
4. Повнота – щоб бути повним, визначення повинно суворо відповідати об'єму поняття, яке окреслюється; неповнота може виражатися в тому, що поняття, яке визначається по об'єму або вужче, або ширше визначеного поняття.
5. Відсутність логічного кола – не допускається, щоб поняття, яке визначається було описане за допомогою одного чи декількох понять, які в свою чергу визначаються через перше поняття (приватний випадок – тавтологія).

Порівняння змісту поняття «організація дорожнього руху», яке в більшості визначене в літературі, з вказаними вимогами, показує, що в ньому викликає сумніви виконання двох з них. А саме: адекватності та повноти. Беручи до уваги вимогу системності, у визначенні міститься вказівка на суттєву ознаку більш широкого поняття – дорожній рух. Як визначають вчені-юристи – це рух по дорогам [4, с.8]. Але у визначенні дорожнього руху використовується якісно суттєва ознака цього процесу – сукупність суспільних відносин [17, с.34].

На нашу думку, поняття дорожнього руху, які визначені вченими як рух по дорогам і як сукупність суспільних відносин, які виникають в процесі реалізації потреб громадян та держави в пересуванні та перевезенні пасажирів за допомогою транспортних засобів чи без таких в межах доріг, не адекватні один

одному. Отже, не можуть бути адекватними реальному змісту поняття організації дорожнього руху. Виникає питання, по-перше, про суть різниці між цими поняттями дорожнього руху, по-друге, про співвідношення при цьому понять організації дорожнього руху.

Крім того, в аналізованому визначенні викликає сумнів правомірність використання в якості суттєвої ознаки організації її трактування як комплексу засобів і дій з управління яким-небудь об'єктом (в нашому випадку – дорожнім рухом). В літературі є різні точки зору на структуру понять «організація» і «управління». Але практично в усіх варіантах об'єм поняття «управління» (а саме число об'єктів, які ним охоплені) більше об'єму поняття «організація». Тому цевизначення повинно бути визнано неповним. За числом видових ознак, які характеризують управління як спосіб впливу на дорожній рух за будь-якої його інтенсивності, воно повинне мати більший об'єм, ніж організація.

Література

1. Ожегов С.И. Словарь русского языка / Ожегов С.И. – М. : Русский язык, 1984. – 555 с.
2. Козлов Ю.М. Научная организация и право / Козлов Ю.М., Фролов Е.С. – М. : Издательство Московского университета, 1986. – С 18-19.
3. Философский энциклопедический словарь. – М. : Советская энциклопедия, 1989. – 448 с.
4. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения / Лукьянов В.В. – М. : ВНИИПБД СССР, 1974. – 123 с.
5. Кузнецов Л.А. Служба безопасности движения транспорта и пешеходов / Кузнецов Л.А. – М. : Высшая школа милиции МВД СССР, 1953. – 87 с.
6. Поляков А.А. Служба безопасности движения транспорта и пешеходов / Поляков А.А. – М. : Высшая школа милиции МВД СССР, 1953. – 110 с.
7. Поляков А.А. Организация движения на улицах и дорогах / Поляков А.А. – М. : Транспорт, 1965. – 110 с.
8. Соловьев Г.М. Движение автотранспорта в СССР / Соловьев Г.М., Иванов Д.Н. – М. : Воениздат, 1961. – 208 с.
9. Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР. Утверждены приказом МВД СССР от 11 января 1960 г. на основании Постановления Совета Министров СССР от 16 июня 1959 №793 «Об усилении борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте».
10. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения / Лукьянов В.В. – М. : Транспорт, 1983. – 345 с.
11. Кликовитейн Г.И. Организация дорожного движения / Кликовитейн Г.И. – М. : Транспорт, 1982. – 168 с.
12. Кликовитейн Г.И. Обеспечение безопасного движения / Кликовитейн Г.И., Афанасьев М.В. – М. : Транспорт, 1992. – 188 с.
13. Васильев А.П. Управление движением на автомобильных дорогах / Васильев А.П., Фримштейн М.Н. – М. : Транспорт, 1979. – 245 с.
14. Шелков Ю.Д. О разработке заданий на проектирование организации дорожного движения в городах / Шелков Ю.Д. – М. : ВНИИ ВД МВД СССР 1991. – 78 с.
15. Правила дорожного руху України. – Харків : НВП „Світлофор“, 2001.
16. Міжнародний стандарт ІСО 704. Принцип і методи термінології // Міжнародна організація по стандартизації, 1998. – С. 3- 4.
17. Денисов Р.Н. Административный надзор в сфере дорожного движения / Денисов Р.Н. – М. : ВНИИ МВД СССР, 1982. – 134 с.