

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

КОНСПЕКТ ЛЕКЦИЙ ПО ДИСЦИПЛИНЕ
ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема №1 «Введение. Предмет, задачи и содержание дисциплины
организация работы ГАИ по обеспечению
безопасности дорожного движения»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 1

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Премещение людей и грузов является важнейшей социальной функцией жизнеобеспечения. В современных условиях она реализуется преимущественно путем применения автотранспортных средств, обладающих высочайшей автономностью передвижения в сравнении с другими видами транспорта. Использование транспортных средств существенно сокращает затраты общественно-полезного времени и способствует оптимизации социальной инфраструктуры. Однако рост численности транспорта, их скорости и массы сопровождается практически неизбежным следствием – дорожно-транспортными происшествиями, каждое из которых индивидуально по характеру и последствиям, но в совокупности обнаруживает общие черты, позволяющих рассматривать их как явление – дорожно-транспортную аварийность.

Очевидно, что без детального правового регулирования сферы, в которой функционируют источники повышенной опасности, без четкой системы дозволенности и запретов, а также контроля их выполнения, невозможно осуществлять эффективные перевозки автомобильным транспортом. Поэтому одним из важных направлений деятельности органов власти признается «осуществление государственного контроля выполнения законодательства Республики Беларусь, правил, стандартов и других нормативных правовых актов в области дорожного движения». Выполнение этой задачи возлагается в основном на специализированные органы, наделенными соответствующими полномочиями, такие как: Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Гостехнадзор Министерства сельского хозяйства и продовольствия, Комитет по стандартизации, метрологии и сертификации, а также Госавтоинспекцию Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

ВОПРОС 1. ИСТОРИЧЕСКИЕ ЭТАПЫ В РАЗВИТИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла еще до появления автомобиля, но только с его рождением встала перед обществом со всей остротой. Весь автомобильный парк дореволюционной России, в состав которой входила и часть Белоруссии составлял всего лишь 12 тысяч единиц, поэтому каких-либо мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий не проводилось.

Однако вместе с положительным значением автомобилизации возрастала и угроза увеличения человеческих и материальных потерь, связанных с аварийностью на дорогах. В этих условиях особое значение принимала деятельность по предупреждению гибели людей и получения ими увечий в результате дорожно-транспортных происшествий. Особая роль в этом принадлежит Государственной автомобильной инспекции.

История ГАИ самым тесным образом переплетена с историей других подразделений милиции. Специальные подразделения для регулирования уличного движения впервые были образованы в 20-е годы XX века. Так, 10 июня 1920 года В.И. Ленин подписал Декрет Совета Народных Комиссаров «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям» (Правила), который предусматривал введение определенных требований к автомашинам: их регистрация, порядок их использования в движении, номерные знаки, а также водителям: наличие водительских удостоверений, путевых листов. Данный декрет устанавливал предельные скорости движения автомобилей и мотоциклов, а именно легковые автомобили и мотоциклы могли двигаться со скоростью не выше 25 верст в час, грузовые автомобили - не выше 15, определяли лиц, ответственных за нарушения Правил движения. Декретом предусматривалось создание специального органа, предназначенного для контроля за соблюдением Правил движения и эксплуатации автотранспорта - Автоинспекция. Милиция и другие органы власти обязаны были оказывать автоинспекторам содействие при исполнении ими служебных обязанностей.

22 ноября 1922 года административно-организационным отделом ГУРК НКВД была утверждена «Инструкция постовому милиционеру о порядке пользования жезлом». В Инструкции говорилось, что «в целях правильного урегулирования уличного движения всем постовым милиционерам вручаются жезлы - длиной около 11 вершков красного цвета с желтой рукояткой.

Всесоюзный комитет стандартизации 2 июля 1933 года утвердил общесоюзный стандарт №5802, который назывался «Знаки сигнальные дорожные для регулирования и безопасности автогужевого движения». Согласно ГОСТу знаков, предупреждающих об опасных местах на дорогах было - 6, встречающих - 13, указательных - 4.

5 ноября 1934 года Совет Народных Комиссаров СССР принял решение о создании при Центральном управлении шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (ЦУДОТРАССе) специального органа - Государственной автомобильной инспекции. В 1936 году автоинспекция была передана в ведение Главного управления Рабочее - Крестьянской милиции НКВД СССР.

История Белорусской Госавтоинспекции начинается также с 3 июля 1936 года, когда постановлением Совнаркома СССР № 1182 было утверждено Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления Рабоче-крестьянской милиции Народного комиссариата внутренних дел СССР. Белорусская Госавтоинспекция ведет свое летоисчисление именно с этой даты. Ее тогдашние установки предопределили основные направления деятельности службы ГАИ. На Госавтоинспекцию возлагались обязанности по учету дорожно-транспортных происшествий, выявлению и анализу причин их совершения, привлечению к ответственности виновных лиц; по выдаче регистрационных знаков и технических паспортов на транспортные средства; проведение работы по периодическому техническому осмотру автомобилей, мотоциклов и автобусов, а также по учету транспортных средств передвигающимся по дорогам БССР.

Первым начальником ГАИ УМ НКВД Белорусской Советской Социалистической Республики в сентябре 1936 года был назначен Морсон Гирша Давидович, который руководил службой до 1940 года. В декабре 1940 года на этом посту его сменил Павлов Владимир Владимирович.

400



В 1939 году Приказ НКВД СССР № утвердивший «Инструкцию об агитационно-массовой работе по безопасности» впервые обозначил усиление внимания к безопасности дорожного движения. Отделом ГАИ ГУРКМ НКВД были разработаны первые «Типовые правила движения по улицам городов и дорогам СССР». Последовательная работа первых

Госавтоинспекторов, принесла положительные результаты: неуклонно снижалось количество дорожно-транспортных происшествий и число пострадавших в них людей.

К 1941 году отечественная промышленность выпустила более миллиона автомобилей. Помимо них в дорожном движении участвовало большое количество извозчиков, велосипедистов и мотоциклистов, обостряя и без того сложную обстановку с аварийностью. Однако начавшаяся Великая Отечественная война отодвинула эту проблему на второй план. Милиции, как и всей стране,

пришлось перестраивать свою деятельность во имя укрепления экономической и оборонной мощи нашего государства.

Во время Великой Отечественной войны многие сотрудники ГАИ стали ее участниками, а оставшийся личный состав проводил мобилизацию автомобилей, мотоциклов и тракторов для нужд армии, содействовал авторемонтным заводам и мастерским в восстановлении техники, обеспечивал регулирование дорожного движения и контроль за подготовкой водительских кадров для фронта.

Во многом, благодаря хорошо налаженному учёту транспортных средств, активным действиям работников ГАИ, уже к 1 октября 1941г. в Красную Армию направляется почти 40% численности автомобилей народного хозяйства. Для поддержания высокого уровня технической готовности оставшейся в тылу части автомобильного парка были приняты меры, большая часть которых носила организационно-хозяйственный характер (выбраковка и списание автомобилей, содействие в их ремонте, контроль правильности использования запчастей и т.п.). В несколько раз увеличился объём работы по приёму квалифицированных экзаменов и выдаче удостоверений на право управления транспортными средствами. Тем самым деятельность ГАИ помогала обеспечить фронт и тыл непрерывным пополнением автотранспорта и водительскими кадрами.

Во время налетов вражеской авиации, находясь на посту, милиционеры-регулировщики следили за соблюдением правил светомаскировки, тушили пожары и спасали людей из-под обломков зданий, выявляли диверсантов, участвовали в борьбе с мародерством и другими проявлениями преступности.

Сотрудники подразделений РУД и дорожного надзора, несшие службу на улицах и дорогах, с честью выполняли свой долг. Среди них в то время немало было женщин и девушек. За успешное выполнение служебных обязанностей, и проявленные при этом отвагу и мужество, многие работники ГАИ и орудовцы получили высокие государственные награды.

В первые послевоенные годы из армии в народное хозяйство прибыло большое количество автомобилей и мотоциклов. Они стали интенсивно использоваться на дорогах, проезжая часть которых не была полностью восстановлена и оборудована необходимыми техническими средствами регулирования движения. Малочисленный состав работников ГАИ и ОРУДов не смог противостоять росту числа ДТП.

В это время издается подробная инструкция по методике анализа условий движения в населенных пунктах и причин возникновения ДТП. ГАИ предоставляется право участия в разработке схем и непосредственно в установке светофорных объектов, дорожных знаков и указателей, нанесении линий дорожной разметки.

В это же время: внедряются методы регулирования дорожного движения по принципу «зеленой волны» и «зеленой улицы»; разрабатываются новые конструкции светофоров и номерных знаков транспортных средств; патрульные автомобили и мотоциклы оборудуются ультракоротковолновыми

радиостанциями и громкоговорящими установками; начато применение индикаторных трубок для выявления водителей в состоянии алкогольного опьянения; нарукавные знаки с буквами «РУД» и «Р» на обмундировании инспекторского состава заменяются на снаряжение белого цвета; сооружаются первые стационарные посты для осуществления надзора на загородных дорогах; осваивается производство экзаменационных аппаратов для оценки теоретических знаний кандидатов в водители.

С марта 1947 года ГАИ УМ МВД БССР руководил Чернышев Сергей Петрович. В декабре 1954 года на этом посту его сменил Пономарев Николай Филиппович, который возглавлял службу в течение семи последующих лет. В процессе становления и развития Госавтоинспекции ее функции неоднократно изменялись. Так, в частности в 50-х годах служба ГАИ стала заниматься вопросами регулирования уличного движения, участвовать в работе комиссий по приему автомобильных дорог, улиц и искусственных сооружений в эксплуатацию. Вместе с тем, была освобождена от контроля за расходом автоэксплуатационных материалов, от участия в выбраковке автотранспорта и т.д. Продолжалась работа по совершенствованию правил уличного движения.

Первые «Правила движения по улицам и дорогам Белорусской ССР» были утверждены постановлением Совета Министров Беларуси от 12 мая 1959 года №335. Правила состояли из 100 пунктов и двух приложений. Значительный рост автопарка нашей страны, к примеру, только с 1953 по 1962 годы количество транспортных средств в БССР увеличилось с 30 до 170 тысяч автомобилей, что в свою очередь требовало все больше уделять внимание вопросам обеспечения



безопасности движения транспорта и пешеходов, в связи с чем, вновь возникла необходимость в освобождении Госавтоинспекции от некоторых несвойственных ей функций.

30 сентября 1963 года утверждено новое типовое Положение о Госавтоинспекции, а также конкретный перечень нарушений правил движения по улицам и дорогам Союза ССР, влекущих наложение штрафов в административном порядке.

Введены единой формы протоколы и постановления о наложении штрафа, появились первые добровольные дружины. В 1962 году создается специальная комиссия для рассмотрения нарушений Правил дорожного движения. Спустя год в снаряжении сотрудников ГАИ впервые применяются светоотражающие элементы. Через три года, в 1965-ом, создан эскорт мотоциклистов.

В 1960-1970 годы произошли качественные изменения в организации и деятельности службы. В целях специализации по отдельным направлениям работы в ее составе образуются строевые подразделения дорожно-патрульной службы, подразделения по организации дорожного движения, диагностические станции для проведения государственного технического осмотра транспортных средств, межрайонные регистрационно-экзаменационные отделы, службы агитации и пропаганды, аналитические, а также монтажно-эксплуатационные предприятия по внедрению технических средств организации дорожного движения и другие. Значительно укрепилась техническая база ГАИ. В частности, при надзоре за дорожным движением стали применяться радиолокационные измерители скорости транспортных средств, на месте дорожно-транспортных происшествий использовались стереосъемка и аварийно-спасательное оборудование.

Шестидесятые-восьмидесятые были годами активного роста ГАИ в ее функциональных возможностях, численности и профессиональной готовности кадров. В это время ГАИ сложилась как основная организующая структура государства в деле разработки и осуществления мероприятий по защите жизни и здоровья людей в дорожном движении, обеспечении бесперебойной и безопасной работы автомобильного и городского электрического транспорта. При этом основным критерием эффективности работы ГАИ было состояние аварийности.

Накануне проведения XXII Олимпийских игр ГАИ Беларуси применила вертолет для контроля за дорожным движением.



1994 года). В начале 1990-х годов распад бывшего СССР, переход на новые



2. Не случайно в эти годы Госавтоинспекцию возглавляли высококвалифицированные организаторы, ответственные и самоотверженные люди: Данилов Виктор Алексеевич (1961-1966), Зубович Андрей Васильевич (1966-1973), Сасим Василий Иванович (1973-1985), Артемьев Николай Александрович (1985-1994), Хоружий Николай Иосифович (январь-сентябрь 1994 года). В начале 1990-х годов распад бывшего СССР, переход на новые методы управления в Республике Беларусь не могли не отразиться на деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Началось реформирование службы ГАИ, однако, в отличие от других стран СНГ в Республике Беларусь Госавтоинспекция

сохранила свое название, а весь личный состав стал офицерским. Предметом особой заботы для службы явилось формирование нормативно-правовой базы деятельности подразделений ГАИ МВД Беларуси и приведение ее в соответствие с международными конвенциями и соглашениями. Важным шагом на пути реорганизации системы законодательства в сфере регулирования дорожного движения и обеспечения безопасности его участников стало принятие вступившего в силу с 10 августа 2002 года Закона Республики Беларусь «О дорожном движении». В это время ГАИ оснащается современными автомобилями. Создаются передвижные посты ГАИ. Повсеместно применяется горизонтальная дорожная разметка из термопластических материалов, в том числе и с шумовым эффектом, искусственные неровности. Организовываются и проводятся акции «Дети-пассажиры», «Садись за руль трезвым», «Пешеход» и др.

Большое внимание отводится профилактической работе с детьми. Проводятся слеты Юных инспекторов движения, различные акции, занятия.

В это непростое время с сентября 1994 года по ноябрь 2001 года Госатоинспекцией МВД Республики Беларусь руководил Чудников Олег Алексеевич. Затем в течение года Госавтоинспекцию возглавлял Фармагей Леонид Константинович. В декабре 2002 года на этом посту его сменил Дрозд Николай Николаевич, а с января 2006 года по октябрь 2008 года управлением ГАИ МВД Республики Беларусь руководил Менделев Александр Михайлович. В настоящее время службу Госавтоинспекции республики возглавляет полковник милиции Литвин Юрий Александрович.

Сегодня Госавтоинспекция выполняет свои задачи и функции согласно «Закону о дорожном движении» и «Положению о Государственной автомобильной инспекции МВД Республики Беларусь», в соответствии с которыми на ГАИ возлагаются функции государственного контроля в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. Из года в год все более



ощутимы реальные плоды усилий по обеспечению безопасности наших граждан на дорогах. Растут техническая оснащенность и организационное совершенство системы безопасности дорожного движения. Сегодня для осуществления контроля за безопасностью дорожного движения сотрудники ДПС ГАИ используют различные современные технические

средства, которые позволяют в режиме реального времени выявлять и фиксировать грубые нарушения правил дорожного движения.

В настоящее время функции ГАИ намного шире, чем восемь десятилетий назад. Но, как и тогда, все силы ГАИ направлены на выполнение

предупреждения дорожно-транспортных происшествий и сохранение жизней на дорогах.

Основополагающим принципом современного этапа в развитии службы является принцип демократизации отношений, доверия и взаимопонимания участников дорожного движения и инспекторов дорожно-патрульной службы, а также защита всех участников дорожного движения.

ВОПРОС 2. ПРЕДМЕТ, ЗАДАЧИ И СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ «ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГАИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Учебная программа по дисциплине «Организация работы государственной автомобильной инспекции по обеспечению безопасности дорожного движения» разработана в соответствии с типовым учебным планом переподготовки, утвержденным 17.06.2014, регистрационный номер 25-13/592. Форма получения образования слушателей - заочная, продолжительность обучения составляет – 20 месяцев.

Программа дисциплины «Организация работы Государственной автомобильной инспекции по обеспечению безопасности дорожного движения», предназначена для переподготовки сотрудников Государственной автомобильной инспекции по специальности «Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения».

Данная дисциплина предусматривает изучение нормативной правовой базы, регламентирующей деятельность подразделений Государственной автомобильной инспекции (далее – ГАИ), а именно законов Республики Беларусь, Указов Президента Республики Беларусь, постановлений Совета Министров Республики Беларусь, нормативных правовых актов Министерства внутренних дел и других законодательных документов.

Рассматриваемые в данной программе вопросы отвечают требованиям к деятельности сотрудников подразделений Госавтоинспекции и направлены на формирование необходимых знаний и умений, которые в дальнейшем будут способствовать внедрению в практику служебной деятельности современных достижений науки и техники, передовых форм и методов работы.

Целью изучения дисциплины является всестороннее раскрытие вопросов, позволяющих овладеть знаниями и умениями, необходимыми для осуществления служебной деятельности сотрудника ГАИ, позволяющих на более качественном и высоком уровне обеспечить выполнение должностных обязанностей.

Для достижения поставленной цели, мы закрепим основные понятия и направлениями деятельности ГАИ, а также более детально сформируем:

- знания о правовом положении и организационном построении ГАИ Министерства внутренних дел Республики Беларусь, входящих в нее

подразделений, осуществляющих деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- знания об организации взаимодействия подразделений ГАИ с государственными органами и общественными формированиями в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- умения правильного применения в служебной деятельности норм действующего законодательства Республики Беларусь, оформления служебных документов.

Задачами изучения дисциплины является:

- подготовка квалифицированных кадров для органов внутренних дел Республики Беларусь в соответствии с современными требованиями;

- внедрение в практику служебной деятельности достижений науки и техники, передовых форм и методов работы;

- обеспечение постоянной готовности сотрудников к исполнению служебных обязанностей и действиям в чрезвычайных ситуациях.

Программа разработана на основе современных положений и требований Министерства образования Республики Беларусь, а также требований нормативных правовых актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Данная программа включает 5 разделов, таких как:

- организация и правовая деятельность ГАИ;

- организация дорожного движения;

- контроль технического состояния и эксплуатации транспортных средств;

- специальная техника ГАИ;

- организация деятельности подразделений ДПС.

При изучении данной дисциплины суммарный объем аудиторных занятий составляет 144 часа и 136 для самостоятельной работы. Всего на изучение данной учебной дисциплины отведено 280 учебных часов.

При изучении первого раздела будут рассмотрены вопросы, касающиеся Государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, роли и месте ГАИ в данной сфере, а также правовом положении, структуре и основных направления в деятельности Госавтоинспекции. На изучение первого раздела отведено 36 часов, из них: 18 аудиторных и 18 самостоятельной работы.

Второй раздел включает 110 часов занятий и посвящен изучению вопросов организации дорожного движения, таких как: критерии ввода в эксплуатацию и применение технических средств организации дорожного движения, а также особенностям организации движения на пересечениях и примыканиях автомобильных дорог и улиц населенных пунктов, организации движения пешеходов, обустройству и правил эксплуатации железнодорожных переездов, параметров содержания автомобильных дорог и улиц населенных пунктов, а также критериев оценки технико-эксплуатационных качеств автомобильных дорог.

В третьем разделе мы изучим порядок Государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, административных процедурах осуществляемых при выдаче, обмене водительских удостоверений на право управления транспортными средствами, повторим формы и методы контроля ГАИ за техническим состоянием транспортных средств, освоим организационные вопросы по обеспечению безопасной перевозки пассажиров автомобильным транспортом, в том числе крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов. Третий раздел включает 52 часа занятий.

Четвертый раздел посвящен изучению технических средств, стоящих на вооружении Госавтоинспекции, в том числе по контролю за техническим состоянием транспортных средств и надзору за дорожным движением. Всего 14 часов занятий, включая время для самостоятельной работы.

В пятом разделе будут изучены вопросы организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы. Общий объем времени 68 часов.

Дисциплина «Организация работы Государственной автомобильной инспекции по обеспечению безопасности дорожного движения» изучается в тесной связи с такими дисциплинами как: «Административное право и административно-деликтный процесс в служебной деятельности», «Уголовное законодательство в служебной деятельности», «Уголовно-процессуальное законодательство в служебной деятельности», «Информационные технологии в деятельности органов внутренних дел».

Для лучшего усвоения учебного материала предполагается использование наглядных пособий, презентаций, технических средств и других средств, и методов обучения.

В целях закрепления полученных теоретических знаний, формирования необходимых умений, по наиболее важным вопросам дисциплины будут проведены практические занятия.

Средствами реализации учебной программы станут:

- 1) нормы законодательства Республики Беларусь в области обеспечения безопасности дорожного движения и деятельности органов внутренних дел;
- 2) положения Закона «Об органах внутренних дел Республики Беларусь» и ведомственных нормативных правовых актов;
- 3) статистические данные;
- 4) дидактические и раздаточные материалы;
- 5) компьютерные презентации.

К проведению отдельных занятий будут привлекаться работники правоохранительных и иных государственных органов.

Методами изучения данной дисциплины являются:

- проведение лекционных, семинарских и практических занятий;
- самостоятельная работа с рекомендованными литературными источниками;
- консультирование;

- устный контроль хода усвоения учебного материала, сдача зачета, экзамена, а также государственного экзамена.

В часы, отводимые на самостоятельную работу по учебной дисциплине, включается время, также предусмотренное на подготовку к текущей и итоговой аттестации. Продолжительность текущей аттестации составляет - 3 недели, итоговой аттестации – 1 неделя.

Планом переподготовки предусматривается стажировка продолжительностью 2 недели, которая будет проводиться непрерывно и непосредственно перед проведением итоговой аттестации. На стажировку отводится 80 учебных часов.

Результатами изучения дисциплины должны стать знания о:

- правовых и организационно-тактических основах деятельности подразделений ГАИ по обеспечению безопасности дорожного движения;
- по профилактике, предупреждению, пресечению административных правонарушений и преступлений;
- применению мер административно-правового воздействия по направлениям деятельности ГАИ.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для повторения:

1. Исторические этапы в развитии Государственной автомобильной инспекции Республики Беларусь.
2. Предмет, задачи и содержание дисциплины «Организация работы гаи по обеспечению безопасности дорожного движения».

Используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: Постановление Совета Министров Республики Беларусь 31.12.2002 №1851 (в редакции Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 07.05.2015 №382) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

3. О мерах по укреплению общественной безопасности и дисциплины: Директива Президента Республики Беларусь от 11.03.2004 № 1 (в ред. Указа Президента Республики Беларусь от 12.10.2015 N 420) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

1. Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

2. Правила профессиональной этики сотрудников органов внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 04.03.2013 №67.

Дополнительная литература:

1. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема № 2

«Государственная система обеспечения
безопасности дорожного движения»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 1

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС №1. ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Республика Беларусь согласно статье 1 Конституции - правовое государство, обладающее верховенством и полнотой власти на своей территории, самостоятельно осуществляющее внутреннюю и внешнюю политику, обеспечивающее законность и правопорядок.

В Республике Беларусь устанавливается принцип верховенства права; государство, все его органы и должностные лица действуют в пределах Конституции и принятых в соответствии с ней актов законодательства. В Конституции предусмотрено, что обеспечение прав и свобод граждан Республики Беларусь является высшей целью государства. Государство обязано принимать все доступные ему меры для создания внутреннего порядка, необходимого для полного осуществления прав и свобод граждан Республики Беларусь, предусмотренных Конституцией; государственные органы, должностные и иные лица, которым доверено исполнение государственных функций, обязаны в пределах своей компетенции принимать необходимые меры для осуществления и защиты прав и свобод личности.

Разработка и принятие новых Правил дорожного движения является одним из аспектов деятельности государства по обеспечению адекватного правового регулирования отношений, возникающих в области дорожного движения и обеспечению его безопасности.

Первым шагом на этом пути явилось принятие Закона Республики Беларусь «О дорожном движении» № 313-З, вступившего в силу 5 января 2008 г. Указанный Закон определяет правовые и организационные основы дорожного движения на территории Республики Беларусь в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, их прав и законных интересов, защиты интересов общества и государства, а также охраны окружающей среды, задачи государственного регулирования, определены органы, уполномоченные осуществлять государственное регулирование, управление и контроль в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, основные права и обязанности участников дорожного движения и т.п. Согласно статье 2 Закона закреплено, что порядок дорожного движения на территории Республики Беларусь устанавливается Правилами дорожного движения.

Кроме этого в статье 3 Закона определены участники дорожного движения:

- участниками дорожного движения являются физические лица, находящиеся в пределах дороги в (на) транспортном средстве или вне его, за исключением регулировщиков и работников, выполняющих в установленном порядке на дороге ремонтные и другие работы.

К участникам дорожного движения относятся:

- водитель транспортного средства, самоходной машины - физическое лицо, управляющее транспортным средством, за исключением лица, обучаемого

управлению механическим транспортным средством (сдающего квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством). К водителю приравниваются лицо, обучающее управлению механическим транспортным средством (принимающее квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством) и при этом находящееся в нем, а также всадник, погонщик скота;

- пешеход - физическое лицо, участвующее в дорожном движении вне транспортного средства, в том числе передвигающееся в инвалидной коляске, на роликовых коньках, лыжах, на другом спортивном инвентаре, ведущее велосипед, мопед или мотоцикл, везущее санки или коляску, и не выполняющее в установленном порядке на дороге ремонтные и другие работы;

- пассажир - непричастное к управлению транспортным средством физическое лицо, находящееся в транспортном средстве, а также входящее (сажающееся) в транспортное средство или сходящее (высаживающееся) с транспортного средства;

Следует вспомнить, что управление транспортным средством - воздействие на органы управления транспортного средства, приведшее к изменению его положения относительно первоначального. А участник дорожного движения - физическое лицо, находящееся в пределах дороги в транспортном средстве или вне его, за исключением регулировщика и работника, выполняющего в установленном порядке на дороге ремонтные и другие работы.

В связи с чем, следует задать вопрос: кто же всадник, погонщик скота (см. термин водитель); лицо, обучаемое управлению механическим транспортным средством, самоходной машиной и находящееся в них и кем будет лицо, сдающее квалификационный практический экзамен на право управления механическим транспортным средством, самоходной машиной?

Согласно статьи 17 Закона «О дорожном движении», под организацией дорожного движения понимается комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

В статье 18 Закона определено, что регулирование дорожного движения осуществляется техническими средствами организации дорожного движения или регулировщиком.

Технические средства организации дорожного движения применяются их владельцами по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией. Владельцы технических средств организации дорожного движения обязаны осуществлять разработку схем размещения этих технических средств, содержать их в исправном состоянии, а при изменении организации дорожного движения обязаны обеспечивать их своевременную установку либо снятие.

Изменение организации дорожного движения, в соответствии со статьей 19 Закона, осуществляется посредством изменения направления, введения временного запрещения или временного ограничения движения пешеходов, транспортных средств и самоходных машин по дорогам, в том числе ограничения скорости движения транспортных средств, самоходных машин, их массы и нагрузок на оси, габаритных размеров.

Временное запрещение или временное ограничение движения по дорогам могут вводиться в случае:

- угрозы безопасности дорожного движения, в том числе жизни и здоровью граждан;
- угрозы сохранности дорог, в том числе вследствие неблагоприятных погодных (метеорологических) условий;
- дорожно-транспортного происшествия и производства процессуальных действий;
- объявления в установленном порядке предупреждения о неблагоприятных погодных (метеорологических) условиях;
- стихийных бедствий, аварий и иных чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера;
- ремонтных и иных работ;
- массовых мероприятий;
- сопровождения (эскортирования) транспортных средств, самоходных машин, участников проводимых на дороге массовых мероприятий.

В статье 4 Закона «О дорожном движении» определены общие права и обязанности участников дорожного движения.

Участники дорожного движения имеют право на:

- обеспечение безопасных условий дорожного движения;
- получение из государственных органов и от уполномоченных должностных лиц достоверной информации об условиях дорожного движения, о причинах изменения направления, введения временного запрещения или временного ограничения движения по дорогам, качестве продукции, работ и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;
- получение медицинской помощи в случае дорожно-транспортного происшествия;
- обжалование в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь, действий (бездействия) государственных органов, уполномоченных ими организаций и их должностных лиц, осуществляющих государственное регулирование, управление и контроль в области дорожного движения;
- возмещение причиненного им и (или) их имуществу вреда в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь.

Участники дорожного движения имеют иные права в области дорожного движения, предусмотренные Правилами дорожного движения и иными актами законодательства Республики Беларусь.

Участники дорожного движения обязаны:

- знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил дорожного движения;
- действовать добросовестно, корректно, быть внимательными и взаимно вежливыми, не создавать препятствий и опасности для дорожного движения;
- принимать меры по недопущению загрязнения дорог и окружающей среды, в том числе не выбрасывать мусор и иные предметы вне специально отведенных мест;
- исполнять иные обязанности в области дорожного движения, установленные настоящим Законом, Правилами дорожного движения и иными актами законодательства Республики Беларусь.

Участникам дорожного движения запрещается повреждать дороги и технические средства организации дорожного движения.

Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. N 3434-XII «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» (в редакции Закона от 04.01.2014 [№130-3](#)) определяет правовые, экономические и организационные основы регулирования отношений, связанных с осуществлением дорожной деятельности, обеспечением сохранности автомобильных дорог, улучшением их технического уровня и эксплуатационного состояния, использованием автомобильными дорогами, в целях удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах.

Действие этого Закона распространяется на все автомобильные дороги, за исключением находящихся в ведении Министерства внутренних дел Республики Беларусь, Министерства обороны Республики Беларусь и Государственного пограничного комитета Республики Беларусь. Его действие распространяется также на улицы населенных пунктов, отнесенные в установленном порядке к автомобильным дорогам, в части, не противоречащей иным законодательным актам Республики Беларусь. Законодательство об автомобильных дорогах и дорожной деятельности основывается на Конституции Республики Беларусь и состоит из настоящего Закона, декретов и указов Президента Республики Беларусь, международных договоров, постановлений Совета Министров Республики Беларусь и иных актов законодательства Республики Беларусь.

Субъектами отношений в области дорожной деятельности являются Республика Беларусь, другие государства, административно-территориальные единицы Республики Беларусь и других государств, юридические и физические лица. От имени Республики Беларусь в отношениях в области дорожной деятельности выступают уполномоченные государственные органы. От имени административно-территориальных единиц Республики Беларусь в отношениях в области дорожной деятельности выступают местные Советы депутатов, а также местные исполнительные и распорядительные органы.

Объектами отношений в области дорожной деятельности являются автомобильные дороги, объекты дорожного и придорожного сервиса,

придорожные полосы (контролируемые зоны), резервные зоны и иные объекты, связанные с осуществлением дорожной деятельности.

При осуществлении дорожной деятельности юридические и физические лица обязаны соблюдать законодательство Республики Беларусь об охране окружающей среды, а также выполнять предусмотренные им природоохранные мероприятия. Дорожная деятельность, связанная с развитием (возведением, реконструкцией) автомобильных дорог, осуществляется по проектной документации, имеющей положительные заключения государственных экспертиз в соответствии с законодательством Республики Беларусь, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь. Другими словами, теперь требуется проведение не только государственной экологической экспертизы, но и иных государственных экспертиз, установленных законодательством.

Контроль за эксплуатационным состоянием и качеством содержания автомобильных дорог общего пользования, а также технический надзор за работами, выполняемыми организациями государственного дорожного хозяйства, осуществляется Департаментом «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Контроль за проездом тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств включает в себя контроль за соблюдением допустимых параметров тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (далее - весогабаритный контроль) и контроль за наличием у владельцев (пользователей) тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств специальных разрешений на их проезд по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь, а также за соблюдением ими установленных маршрутов и условий дорожного движения.

По-прежнему весогабаритный контроль будет осуществляться как в автодорожных пунктах пропуска через Государственную границу Республики Беларусь, так и на специально обозначенных дорожными знаками стационарных или передвижных постах весогабаритного контроля. При этом установлено, что весогабаритный контроль осуществляется Транспортной инспекцией. Если масса или габариты транспортного средства, проходящего весогабаритный контроль в автодорожном пункте пропуска через Государственную границу Республики Беларусь при въезде на территорию Республики Беларусь, превышают допустимые параметры, установленные нормативными правовыми актами Республики Беларусь, то дальнейшее движение такого транспортного средства разрешается после устранения превышений допустимых параметров либо получения специального разрешения на проезд. Случай, когда указанное превышение у транспортного средства обнаруживается не на автодорожном пункте пропуска, а во время прохождения весогабаритного контроля на стационарных или передвижных постах весогабаритного контроля, по-прежнему не урегулирован.

Что касается контроля за наличием у владельцев (пользователей)

тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств специальных разрешений на их проезд по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь, а также за соблюдением установленных в таких разрешениях маршрутов и условий дорожного движения, то он также осуществляется Транспортной инспекцией в рамках контроля за осуществлением транспортной деятельности в порядке, установленном законодательством Республики Беларусь о контрольной (надзорной) деятельности. При этом подобный контроль может быть осуществлен на любом участке автомобильной дороги общего пользования.

Последствия отсутствия у владельца данного транспортного средства специального разрешения на проезд или отклонения от указанного в разрешении маршрута движения достаточно серьезны: такое транспортное средство задерживается до приведения его параметров в соответствие с требованиями нормативных правовых актов Республики Беларусь либо получения специального разрешения на проезд, а также осуществления всех причитающихся платежей в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

В соответствии с конвенцией о дорожном движении, которая вступила в силу для Республики Беларусь 21 мая 1977 года, договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила дорожного движения по своему существу соответствовали положениям Конвенции.

Договаривающиеся стороны принимают также надлежащие меры к тому, чтобы действующие на их территории правила, касающиеся технических условий, которым должны отвечать автомобили и прицепы, соответствовали положениям. Пользователи дороги должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу.

Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством. Водитель механического транспортного средства должен иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства. Водители должны проявлять повышенную осторожность в отношении таких наиболее уязвимых участников дорожного движения, как пешеходы и велосипедисты и, в частности, дети, престарелые лица и инвалиды. Водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных).

Механизмы и приспособления автомобиля по возможности не должны представлять опасности пожара или взрыва, они не должны также выделять в

чрезмерном количестве вредные газы, плотный дым, издавать неприятный запах или производить шум.

Конструкция и оборудование автомобилей и прицепов должны по возможности обеспечивать уменьшение опасности для их пассажиров и для других пользователей дороги в случае дорожно-транспортного происшествия. В частности, транспортные средства не должны иметь ни внутри, ни снаружи никаких украшений или других не являющихся необходимыми предметов, имеющих острые края или выходящих за габарит транспортного средства, которые могут представлять опасность для водителей и пассажиров и для других пользователей дороги.

ВОПРОС 2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Законодатель правомочен устанавливать правовое регулирование общественных отношений в определенной сфере, а также особенности этого регулирования, в том числе в зависимости от состава субъектов, исходя из интересов государства, граждан и организаций.

В [решении](#) Конституционного Суда от 22 ноября 2010 г. «О соответствии Конституции Республики Беларусь Закона Республики Беларусь «О внесении дополнений и изменений в Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях и Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях» отмечено, что в [статье 2.7](#) «Презумпция невиновности» ПИКоАП применительно к принципу презумпции невиновности в административном процессе устанавливается, что обязанность доказывать виновность лица, в отношении которого ведется административный процесс, возлагается на должностное лицо органа, ведущего административный процесс. Согласно [части 2](#) этой статьи лицо, в отношении которого ведется административный процесс, не обязано доказывать свою невиновность. Данный принцип, сформулированный на законодательном уровне в ПИКоАП, в отличие от закрепленного в [статье 26](#) Конституции принципа презумпции невиновности в уголовном процессе, не является всеобъемлющим. В соответствии с [частью 1 статьи 2.7](#) ПИКоАП лицо привлекается к административной ответственности в порядке, установленном этим Кодексом, поэтому в данном Кодексе могут быть предусмотрены исключения из общего правила привлечения к административной ответственности.

[Пунктом 1 статьи 2](#) Закона в [часть 5 статьи 2.7](#) ПИКоАП вносится изменение, предусматривающее, что должностное лицо органа, ведущего административный процесс, не обязано доказывать виновность лица в нарушении правил остановки или стоянки транспортного средства,

зафиксированном работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами. Тем самым законодатель сделал исключение из принципа презумпции невиновности применительно к административному процессу в отношении только определенных категорий дел об административных правонарушениях, совершение которых подтверждается указанными способами.

В то же время данное правовое регулирование не препятствует гражданину доказывать свою невиновность.

В соответствии с изменением, вносимым [пунктом 1 статьи 1 Закона в часть 4 статьи 4.9 КоАП](#), собственник (владелец) транспортного средства не подлежит административной ответственности, если при ведении административного процесса будет установлено, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Кроме того, лицо, в отношении которого вынесено постановление о наложении административного взыскания в случае фиксации нарушения специальными техническими средствами, вправе представить в Государственную автомобильную инспекцию по месту жительства доказательства того, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц ([часть 3 статьи 6.1 ПИКоАП](#)).

Исходя из изложенного, Конституционный Суд подтверждает свою правовую позицию, выраженную в вышеназванном [решении](#) от 22 ноября 2010 г., согласно которой в рассмотренных правовых нормах содержится юридический механизм, позволяющий избежать случаев привлечения к административной ответственности невиновных лиц. Освобождение органа, ведущего административный процесс, от обязанности доказывать виновность лица, привлекаемого к административной ответственности, не исключает права этого лица доказывать свою невиновность.

С целью совершенствования законодательного регулирования административной ответственности за правонарушения, совершенные в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, статьей 1 Закона [статья 18.13 КоАП](#) дополнена частями 5 - 8, предусматривающими административную ответственность лица, управляющего транспортным средством, за превышение установленной скорости движения, зафиксированной работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами.

Согласно статьи [18.21 КоАП](#) за невыполнение лицом, управляющим транспортным средством, требований сотрудника органов внутренних дел об остановке транспортного средства, при этом устанавливается административная

ответственность за невыполнение лицом, управляющим транспортным средством, неоднократных требований сотрудника органа внутренних дел об остановке транспортного средства, повлекшее преследование такого лица сотрудниками органов внутренних дел.

Расширяется перечень административных правонарушений, совершение которых влечет административную ответственность собственников (владельцев) транспортных средств. Законодательством предусмотрено, что в случаях фиксации нарушения правил остановки и стоянки транспортного средства работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, административной ответственности подлежит собственник (владелец) транспортного средства, за исключением случаев наличия у органа, ведущего административный процесс, до вынесения постановления о наложении административного взыскания информации о лице, управлявшем транспортным средством в момент фиксации административного правонарушения, когда ответственности подлежит данное лицо.

[Статья 18.22](#) КоАП дополнена частями 6 и 7 об административной ответственности за остановку или стоянку транспортного средства с нарушением правил дорожного движения либо неправомерную стоянку транспортного средства на месте, отведенном для стоянки транспортных средств инвалидов; за остановку или стоянку грузового автомобиля, автобуса, колесного трактора, самоходной машины, прицепа с нарушением правил дорожного движения, зафиксированным работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами.

Учитывая, что транспортные средства являются источниками повышенной опасности, имеют целью усиление мер административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта с учетом характера вредных последствий правонарушения, обеспечивая таким образом соразмерность административного взыскания характеру совершенного административного правонарушения.

Закон о дорожном движении дополнен статьей 19-1, регулирующей порядок принудительной отбуксировки (эвакуации) транспортного средства, а также отбуксировки транспортного средства без помещения его на охраняемую стоянку. Положениями данной статьи предусматривается, что в случаях, установленных законодательными актами Республики Беларусь, транспортное средство может быть принудительно отбуксировано (эвакуировано) и помещено на охраняемую стоянку, а также отбуксировано без помещения его на охраняемую стоянку. При этом порядок принудительной отбуксировки (эвакуации) транспортного средства, его помещения на охраняемую стоянку, а также отбуксировки транспортного средства без помещения на такую стоянку, осуществляемой в целях устранения препятствия, созданного стоящим транспортным средством, движению, работе транспортных средств оперативного

назначения и (или) транспортных средств дорожно-эксплуатационной, коммунальной служб при отсутствии иной правомерной возможности выполнения возложенных на них задач, определяется Советом Министров Республики Беларусь.

Порядок отбуксировки транспортного средства без помещения его на охраняемую стоянку, осуществляемой в целях выполнения задач, возложенных на органы государственной безопасности в соответствии с законодательными актами Республики Беларусь, а также задач, возложенных на орган государственной охраны, определяется совместным нормативным правовым актом Комитета государственной безопасности Республики Беларусь и Службы безопасности Президента Республики Беларусь по согласованию с Министерством внутренних дел Республики Беларусь.

Устанавливаемое правовое регулирование отбуксировки транспортного средства связано с ограничением прав граждан, в частности права собственности, закрепленного в [части второй статьи 44](#) Конституции.

Вместе с тем Конституционный Суд отмечает, что такое правовое регулирование направлено на совершенствование правоотношений в указанной сфере, является правомерным и допустимым, не влечет неоправданного ограничения прав собственников (владельцев) транспортных средств и не ведет к утрате его реального содержания и согласуется с [частью первой статьи 23](#) Конституции, в соответствии с которой ограничение прав и свобод личности допускается только в случаях, предусмотренных законом, в интересах национальной безопасности, общественного порядка, прав и свобод других лиц.

Наделение Комитета государственной безопасности, Службы безопасности Президента Республики Беларусь правом определять совместным нормативным правовым актом по согласованию с Министерством внутренних дел порядок отбуксировки транспортного средства обусловлено спецификой осуществления возложенных на них задач по обеспечению национальной безопасности Республики Беларусь в соответствии с [Конституцией](#), законами и другими нормативными правовыми актами, посредством конкретизации норм более общего характера с целью регулирования поведения субъектов общественных отношений в указанной сфере.

Нарушения выявляемые в процессе взаимодействия участников дорожного движения подлежат ответственности в соответствии с законодательством Республики Беларусь. Предусмотрена уголовная, административная и гражданская ответственность.

Преступлением признается совершенное виновно общественное деяние (действие или бездействие), характеризующееся признаками, предусмотренные уголовным кодексом (УК РБ), и запрещенное им под угрозой насилия.

Уголовная ответственность выражается в осуждении от имени Республики Беларусь по приговору суда лица, совершившего преступление, и применение на основе осуждения наказания либо иных мер уголовной ответственности. В свою

очередь уголовная ответственность имеет цель исправление лица, совершившего преступление, и предупреждение совершения новых преступлений как осужденным, так и другим лицам. Она призвана способствовать восстановлению социальной справедливости. Осуждение лица, совершившего преступление, является основанием для взыскания с него как имущественного ущерба, так и материального возмещения морального вреда. (Статья 44 УК РБ).

Наказание является принудительной мерой уголовно-правового воздействия, применяемой по приговору суда к лицу, осужденному за преступление, и заключающее в предусмотренных законом лишении или ограничении прав и свобод осужденного (статья 47 УК РБ).

Изъятие водительского удостоверения и талона к нему производится в случаях, когда водитель совершает административные нарушения, за которые в соответствии с КоАП может быть наложено административное взыскание в виде лишения права управления ТС.

При сомнении в подлинности номеров узлов и агрегатов ТС, регистрационных документов ТС эти документы также могут быть изъяты, о чем делается соответствующая запись в протоколе об административном правонарушении и во временном разрешении на право управления ТС, которое имеется у водителей или выдается им в установленном порядке

Отстранение от управления ТС применяется к лицам, которые имеют признаки опьянения, болезни или утомления; не обладают правом управления данным видом ТС либо лишены такого права; не имеют при себе документов, предусмотренных ПДД; управляют транспортом, имеющим неисправности тормозной системы, рулевого управления и тягово-сцепного устройства (для автопоездов), управляют зарегистрированными транспортными средствами, но не имеющими государственных регистрационных знаков на прицепах грузовых автомобилей либо с подложными знаками.

В соответствии со ст. 948 ГК РБ организации и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, стройки, владельцы автомобилей и т.п.), обязаны - возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Как видно из этой статьи, механизм причинения вреда и условий возникновения-ответственности существенно отличаются от общих правил ответственности за причинение вреда.

Поскольку вред здесь возникает при использовании источников повышенной опасности, ответственность за причинение вреда ими является более строгая. Под этим следует понимать, что она наступает независимо от вины, т.е. и за случайное причинение вреда.

Источником повышенной опасности надлежит признавать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность

причинения вреда из-за невозможности полного контроля со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и иных объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами.

К ним, в частности, относятся автомашины, подвижной состав железных дорог, различного рода электрические и паровые агрегаты, станки, механизмы, отравляющие (яды), взрывчатые (динамит) и огнеопасные (бензин) вещества, дикие животные и т.д.

Наиболее распространенным источником повышенной опасности является автомашина. Эксплуатация ее происходит в условиях движения пешеходов, встречного транспорта, постоянно меняющейся дорожной обстановки. Эти обстоятельства способствуют формированию аварийной обстановки, приводящей к дорожно-транспортному происшествию, когда автомашина способна причинить большой имущественный вред, а также создать угрозу жизни и здоровью людей. Тем более, что предотвратить наступление вредных последствий водитель автомашины не всегда - может.

Определяя ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, закон одновременно устанавливает, что такую ответственность несет владелец источника повышенной опасности. Под владельцем источника повышенной опасности следует понимать организацию, или гражданина, осуществляющих эксплуатацию источника повышенной опасности в силу принадлежащего им права собственности (полного хозяйственного ведения или оперативного управления) либо по другим основаниям (например, на основании договора проката или по доверенности, в силу распоряжения компетентных органов о передаче организации во временное пользование источника повышенной опасности).

Не является владельцем источника повышенной опасности и не несет ответственности перед потерпевшим лицо, управляющее этим источником в силу трудового соглашения с владельцем источника повышенной опасности (например, шофер, оператор силовой установки и т.д.).

При наличии условий для привлечения к такой ответственности ее несет владелец источника повышенной опасности, т.е. лицо, которому непосредственно принадлежит этот источник. В это же время владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный действием этого источника, если докажет, что он (источник) вышел из его природных явлений (наводнение, паводок, грозовой разряд, землетрясение и т.п.).

Однако не всякое воздействие природной силы можно считать непреодолимым, а лишь такое, которое в данных условиях нельзя предотвратить, преодолеть.

Что касается вины, то она выражается в форме умысла и неосторожности.

Умысел потерпевшего полностью освобождает владельца автомашины, равно как и владельцев всех других источников повышенной опасности, от

причиненного вреда. Обязанность доказать наличие умысла со стороны потерпевшего лежит на владельце автомашины.

Грубая неосторожность потерпевшего встречается более часто. Действия признаются грубо неосторожными в тех случаях, когда потерпевший допускал наступление отрицательных последствий своих действий, но легкомысленно надеялся, что они не наступят. Установив это, суд может уменьшить размер возмещения, взыскиваемого в пользу потерпевшего или отказать в возмещении такого вреда.

Например, в результате грубой неосторожности пешехода (переход дороги на красный свет, в неустановленном месте) грузовик совершил наезд на него, причинив ему повреждения, не повлекшие расстройства здоровья. При стечении такого рода обстоятельств суд может освободить владельца автотранспортного средства от возмещения причиненного вреда.

Из ст. 952 ГК РБ следует, если грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, то в зависимости от степени вины потерпевшего размер возмещения, если иное не предусмотрено законом, должен быть уменьшен, либо в возмещении вреда должно быть отказано. Например, в результате неправомерных действий пешехода, несмотря на соответствующие предупредительные действия водителя, пешеходу причиняется вред.

При определенных условиях может быть признано как проявление грубой неосторожности содействовавшей возникновению или увеличению вреда, - нетрезвое состояние потерпевшего в момент причинения ему вреда. Сам факт употребления потерпевшим спиртных напитков до наступления несчастного случая, конечно, не является бесспорным доказательством причинения вреда в результате грубой неосторожности.

Простая неосмотрительность потерпевшего не влияет на размер возмещения вреда.

Следующим основанием освобождения от ответственности является крайняя необходимость. При крайней необходимости водитель совершает общественно опасные действия направленные на устранение опасности угрожающей интересам государства, общества, личности или правам водителя или других граждан, если эта опасность при данных обстоятельствах не могла быть устранена другими средствами и если причиненный вред является менее значительным, чем предотвращенный.

Согласно ст. 936 ГК РБ вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, должен быть возмещен лицом, причинившим его. Здесь имеются в виду случаи, когда водитель повреждает чужое имущество для предотвращения опасности, которая угрожала ему самому или его автомобилю. Если же водитель защищал интересы третьего лица (пешехода, другого водителя и т.д.) возмещение ущерба возлагается, как правило, на третье лицо. Этот

сложнейший вопрос решает суд исходя из обстоятельств причинения вреда в конкретном случае.

Действующим законодательством особо регулируются вопросы причинения вреда автотранспортом по вине пешехода создавшего аварийную обстановку.

В зависимости от характера правонарушения пешеход может привлекаться к различным видам ответственности.

Источник повышенной опасности - это явление, порождающее некую «повышенную опасность». Речь идет о повышенной опасности причинения вреда для окружающих, т.е. для лиц (их материальных и нематериальных благ), непосредственно или опосредственно соприкасающихся с данным источником. Под источником (причиной) этой опасности понимается и предмет, и человека, и его деяния (деятельность).

Повышено опасная деятельность есть деятельность правомерная, и возникновение ее вредоносных результатов является скорее нежелательным исключением, нежели правилом. Деятельность, создающая повышенную опасность для окружающих, характеризуется не столько тем, что она вредоносна, сколько тем, что она содержит в себе некую неуправляемость, риск случайного причинения.

Наличие вреда является первым и обязательным условием возложения ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности, так как при его отсутствии нечего и возмещать. Соответственно необходимо определить признаки и структуру того, что понимается под «вредом» в гражданском праве и, в частности, в обязательствах из причиненного вреда, ибо не всякий вред может выступать условием гражданско-правовой ответственности.

Известно, что вред выступает мерой ответственности в гражданском праве, ибо размер возмещения должен соответствовать размеру вреда.

Под вредом в гражданском праве обычно понимается всякое умаление личного или имущественного блага, охраняемого законом. При этом под личным вредом, как правило, понимается вред, причиненный жизни или здоровью граждан. Критерием юридической значимости вреда является возможность его возмещения (компенсации), предусмотренная законом. Таким характером обладает тот вред, который можно оценить в деньгах. Между тем такие блага как жизнь и здоровье, не подлежат денежной оценке и не имеют стоимостного эквивалента. При посягательстве на эти блага деликатные обстоятельства возникают лишь тогда, когда потерпевший в результате этих нарушений понес определенный имущественный ущерб (в виде расходов на лечение, утраты заработка и ли содержания и т.п.). Стало быть, когда закон говорит о вреде, причиненном личности или имуществу гражданина, он имеет в виду не два вида вреда, а два вида благ, нарушением которых причиняется ущерб потерпевшему, имущественные и неимущественные права или блага.

Основным видом гражданских правонарушений, влекущих за собой обязанность возмещения вреда, являются правонарушения, совершенные по неосторожности.

Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично в случаях, когда грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, либо когда суд учтет имущественное положение гражданина, причинившего вред случайно или по неосторожности.

Владелец источника повышенной опасности отвечает в том числе и за тот вред, который был причинен его работником при самовольном использовании источника повышенной опасности. При этом не имеет значения самовольное использование источника повышенной опасности - водитель он или слесарь, не имеющий водительского удостоверения. Ответственность возлагается на собственника, имеющего в подобных случаях лишь право и волю на владение, но не фактическое обладание источником повышенной опасности.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Для подготовки используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

4. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

5. О мерах по укреплению общественной безопасности и дисциплины: Директива Президента Республики Беларусь от 11.03.2004 № 1 (в ред. [Указа](#) Президента Республики Беларусь от 12.10.2015 N 420) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема № 3 «Роль и место ГАИ в Государственной системе обеспечения
безопасности дорожного движения»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 1

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Будущим специалист по обеспечению безопасности дорожного движения необходимо, осуществлять свою деятельность в соответствии с государственной политикой в области дорожного движения и обеспечения ее безопасности, осуществлении комплекса мер направленных на сокращение уровня аварийности на дорогах, снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, минимизации загрязнения окружающей среды и влияния других негативных факторов, связанных с дорожным движением.

ВОПРОС 1. ФОРМИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ, РЕГУЛИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.

В Республике Беларусь государственная политика в области дорожного движения определяется Президентом Республики Беларусь и осуществляются иные полномочия, возложенные на него Конституцией Республики Беларусь и иными законодательными актами Республики Беларусь. Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» утверждаются Правила дорожного движения, действующие в настоящее время.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14.06.2006 №757 принята «Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь». В данной Концепции определена Государственная политика в области дорожного движения и обеспечения ее безопасности, которая основывается на осуществлении мер, принимаемых в следующих направлениях:

1. В отношении транспортных средств:

- совершенствование конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств и улучшение их технического состояния, гармонизация обязательных требований в Республике Беларусь к транспортным средствам, участвующим в дорожном движении, с аналогичными международными требованиями;

- развитие и совершенствование системы диагностирования технического состояния транспортных средств, в том числе проведения их государственного технического осмотра;

- создание условий для обновления парка транспортных средств, приобретения гражданами и организациями транспортных средств с высокими техническими показателями.

2. В отношении водителей транспортных средств:

- совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей, а также повышения профессионального мастерства обучающихся их специалистов;

- усиление контроля, за режимами труда и отдыха профессиональных водителей, создание условий для поддержания на оптимальном уровне их психофизиологического состояния;

- принятие эффективных мер по недопущению злоупотребления водителями алкоголем, а также употребления наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических и других одурманивающих веществ;

- совершенствование профилактической работы с водителями, нарушающими правила дорожного движения.

3. В отношении дорожной инфраструктуры:

- совершенствование уровня проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорожной инфраструктуры;
- плановое устройство искусственного освещения дорог, строительство стоянок для транспортных средств, транспортных развязок, подземных и надземных пешеходных переходов, островков безопасности, конструктивно выделенных над проезжей частью дороги;
- проведение работ по ликвидации потенциально опасных участков дорог с одновременным осуществлением мероприятий по повышению информированности водителей и пешеходов об опасных условиях дорожного движения.

4. В отношении организации дорожного движения:

- своевременное выявление и устранение причин и условий, способствующих нарушению требований технических нормативных правовых актов в области дорожного движения и обеспечения его безопасности;
- постепенный частичный переход от ограничительно-запретительной к информационно-рекомендательной направленности управления дорожным движением;
- оптимизация скоростных режимов движения транспортных средств;
- обеспечение необходимых условий для оптимального движения пешеходов, в первую очередь граждан с ограниченными возможностями и детей;
- совершенствование методики расчета потерь в дорожном движении;
- системный анализ и совершенствование нормативных правовых актов и технических нормативных правовых актов, определяющих требования к регулированию дорожного движения, в целях установления надлежащих условий и гарантий для обеспечения безопасности дорожного движения.

5. Осуществление мер направленных на повышения эффективности управления и государственного контроля в области дорожного движения и обеспечения его безопасности:

- оптимизация структуры управления дорожным движением за счет перераспределения и более эффективного использования имеющихся ресурсов;
- принятие организационно-правовых мер по разграничению функций управления и государственного контроля;
- усиление взаимодействия между государственными органами, осуществляющими управление и государственный контроль;
- совершенствование системы государственного контроля, в том числе исключение дублирования контрольных функций в данной сфере.

6. Формирования государственной идеологии управления дорожным движением:

- осуществление координации деятельности государственных органов, осуществляющих управление и государственный контроль в области дорожного движения и обеспечения его безопасности;

- осуществление актуальных и всесторонних научно-технических исследований, и разработок в области дорожного движения и обеспечения его безопасности;

- обеспечение безопасных условий движения участников дорожного движения, особенно пешеходов и детей-пассажиров;

- совершенствование системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий и оказания первой медицинской помощи пострадавшим в них;

- создание системы стимулирования правомерного поведения участников дорожного движения, в том числе путем совершенствования системы страхования рисков при осуществлении дорожного движения.

7. Получения широкой общественной поддержки в вопросах:

- проведения целенаправленных мероприятий по закреплению у граждан положительных стереотипов безопасного поведения на дороге, повышению культуры участников дорожного движения;

- формирование негативного отношения в обществе к нарушениям требований нормативных правовых актов и технических нормативных правовых актов в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, начиная с дошкольного возраста;

- пропаганда безопасного поведения участников дорожного движения, в том числе в учреждениях образования и коллективах работников, активное участие в этой работе местных исполнительных и распорядительных органов и средств массовой информации;

- создание системы мониторинга общественного мнения в области дорожного движения и обеспечения его безопасности в целях использования при подготовке и принятии управленческих решений.

Государственное регулирование и управление в области дорожного движения осуществляются:

- Президентом Республики Беларусь;

- Советом Министров Республики Беларусь;

- Министерством внутренних дел Республики Беларусь;

- Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь;

- Министерством сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь;

- Министерством по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, Министерством образования Республики Беларусь, а также иными республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными и распорядительными органами в пределах их компетенции, а также Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Республики.

В статье 7 Закона «О дорожном движении» указан комплекс мероприятий, определяющих государственное регулирование и управление в области

дорожного движения, которое включает в себя:

- формирование и проведение государственной политики;
- разработку и принятие нормативных правовых актов;
- разработку, утверждение и реализацию Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, государственных, отраслевых и региональных программ;
- установление и ведение государственной статистической отчетности и государственного учета основных показателей в области дорожного движения;
- лицензирование;
- техническое нормирование и стандартизацию;
- подтверждение соответствия продукции, работ и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации;
- установление порядка проведения государственного технического осмотра транспортных средств, самоходных машин и их допуска к участию в дорожном движении;
- установление требований к деятельности по подготовке, переподготовке, повышению квалификации водителей механических транспортных средств, самоходных машин;
- разработку и утверждение единых программ подготовки, переподготовки, повышения квалификации водителей механических транспортных средств, самоходных машин и лиц, обучающих управлению ими;
- обеспечение обучения безопасному поведению на дорогах;
- осуществление международного сотрудничества.

ВОПРОС 2. ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.

В целях охраны жизни и здоровья физических лиц, а также защиты прав, законных интересов и имущества физических и юридических лиц 5 января 2008 года был принят Закон Республики Беларусь N 313-З «О дорожном движении», в котором определены правовые и организационные основы дорожного движения в Республике Беларусь.

Законодательство Республики Беларусь в области дорожного движения основывается на Конституции Республики Беларусь и состоит из Закона «О дорожном движении», Правил дорожного движения и иных актов законодательства Республики Беларусь. Приоритет в этом направлении отдается правилам, принятым согласно международным договорам Республики Беларусь.

Правила дорожного движения определяют порядок дорожного движения в Республике Беларусь и содержат: права и обязанности участников дорожного движения; основные термины и понятия, применяемые в области дорожного движения, а также их определения; описание и изображение дорожных светофоров, дорожных знаков, дорожной разметки, опознавательных знаков транспортных средств; перечень неисправностей транспортных средств и условий, при которых запрещается участие транспортных средств в дорожном движении; основные положения о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении, а также иные положения в области дорожного движения.

Государственный контроль в области дорожного движения в Республике Беларусь осуществляется Министерством внутренних дел Республики Беларусь, Государственной автомобильной инспекцией, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и подчиненными ему организациями, Министерством сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь и подчиненными ему организациями, Министерством по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь и иными государственными органами в пределах их компетенции.

Должностные лица перечисленных выше Министерств и ведомств, в пределах своей компетенции вправе выдавать юридическим и физическим лицам, включая индивидуальных предпринимателей, обязательные для исполнения предписания об устранении нарушений законодательства Республики Беларусь в области дорожного движения, в том числе требований технических нормативных правовых актов, а также об устранении нарушений требований экологической безопасности, а при неисполнении этих предписаний привлекать виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательными актами Республики Беларусь.

Статьей 11 Закона «О дорожном движении» определены полномочия Министерства внутренних дел Республики Беларусь в области дорожного движения, т.е. имеет право:

- определять формы и методы контроля за выполнением участниками дорожного движения требований Правил дорожного движения;

- контролировать соблюдение законодательства Республики Беларусь в области дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции, содержании и ремонте дорог, технических средств организации дорожного движения, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, подвесной контактной сети городского электрического транспорта и трамвайных путей;

- устанавливать порядок учета дорожно-транспортных происшествий;

- выявлять причины и условия, способствующие нарушению Правил дорожного движения и совершения дорожно-транспортных происшествий, а также принимает своевременные меры по координации действий государственных органов и иных организаций по устранению таких причин и условий;

- устанавливать порядок приема квалификационных экзаменов на право управления механическим транспортным средством (за исключением колесного трактора) и переоборудования транспортных средств;

- устанавливать порядок оборудования проблесковыми сигналами (маячками) и специальными звуковыми сигналами транспортных средств, самоходных машин;

- устанавливать порядок изменения организации дорожного движения по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерством жилищно-коммунального хозяйства Республики Беларусь, областными и Минским городским исполнительными комитетами;

- утверждать формы бланка водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом и талона к нему, и т.д.

Как было уже сказано ранее, в целях реализации государственной политики в области дорожного движения разрабатывается и утверждается Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь. На основе Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь разрабатываются соответствующие государственные, отраслевые и региональные программы.

Данные программы включают в себя:

1. Обучение безопасному поведению на дорогах. При получении начального, базового образования обучение безопасному поведению на дорогах является обязательным. В иных учебных заведениях обучение безопасному поведению на дорогах может осуществляться на факультативных занятиях.

2. Информационное обеспечение безопасности дорожного движения. Информационное обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется в целях правового информирования населения, профилактики совершения дорожно-транспортных происшествий и правонарушений в области

дорожного движения, формирования знаний, умений и навыков безопасного поведения на дороге, привлечения внимания к проблемам безопасности дорожного движения.

Для информационного обеспечения безопасности дорожного движения используются средства массовой информации, наглядная агитация, печатная, рекламная, сувенирная и иная продукция. Информационное обеспечение безопасности дорожного движения может также осуществляться в виде пресс-конференций, «круглых столов», брифингов, опросов общественного мнения, конкурсов, выставок и иных мероприятий.

3. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Данное направление включает в себя такие мероприятия как:

- обязательное медицинское освидетельствование кандидатов в водители механических транспортных средств, самоходных машин и их обязательное медицинское переосвидетельствование;

- проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей механических транспортных средств, самоходных машин;

- оказание медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Перечень заболеваний и противопоказаний, препятствующих управлению механическими транспортными средствами, самоходными машинами, определяется Министерством здравоохранения Республики Беларусь.

Лицу, допущенному по медицинским показаниям к управлению механическим транспортным средством, самоходной машиной, выдается медицинская справка о состоянии здоровья, подтверждающая годность к управлению механическими транспортными средствами, самоходными машинами. Законодательными актами определены также сроки обязательного медицинского переосвидетельствования в зависимости от возрастной категории участников движения.

Досрочное направление водителей механических транспортных средств, самоходных машин на обязательное медицинское переосвидетельствование с указанием его причины может быть инициировано:

- органом внутренних дел, организацией здравоохранения, а также нанимателем, при проявлении признаков заболеваний, препятствующих управлению механическими транспортными средствами, самоходными машинами.

Контроль за своевременным прохождением обязательного медицинского переосвидетельствования водителями механических транспортных средств, самоходных машин осуществляется в следующих случаях:

- при выдаче и обмене водительского удостоверения, выдаче талона к нему, а также при их возврате;

- при выдаче разрешения на допуск транспортных средств, самоходных машин к участию в дорожном движении;

- при приеме на работу водителей механических транспортных средств, самоходных машин и в период трудовых отношений с ними.

ВОПРОС 3. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГАИ С ОБЩЕСТВЕННЫМИ ОБЪЕДИНЕНИЯМИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Примерный ответ:

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения остро стоит во всем мире. Огромный ущерб, который наносит государствам дорожно-транспортный травматизм, позволяет отнести его к основным угрозам современности. Прогноз динамики автоаварий в мире, проведенный международными экспертами, свидетельствует о том, что, если не предпринять необходимых мер, смертность и инвалидность к 2020 году возрастут до 67 процентов.

Мировое сообщество, осознавая опасность, вызванную аварийностью на дорогах, принимает активные совместные меры для предотвращения этой угрозы. О чем свидетельствует принятие в марте 2010 г. резолюции ООН №64/255, провозглашающей 2011 – 2020 годы «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения».

Концептуально действующие в нашей стране подходы к обеспечению безопасности дорожного движения в полной мере соответствуют мировым стандартам и позволяют адекватно реагировать на изменения дорожно-транспортной обстановки.

Определяющим нормативным актом в реализации задач по обеспечению должного уровня безопасности на территории Республики Беларусь является Концепция обеспечения безопасности дорожного движения, целевым показателем которой является снижение числа погибших в ДТП к 2015 г. на 500 человек от уровня 2005 г. (с 1673 до 1173). Справочная информация: количество погибших людей в результате ДТП в 2013 году составило 1089 человек.

Общественными объединениями, с которыми тесно взаимодействует Госавтоинспекция МВД Республики Беларусь в области дорожного движения являются: постоянная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, добровольные дружины, отряды стоп-менов, представители БРСМ и другие заинтересованные организации.

КОМИССИЯ ПО ОБДД. В целях реализации государственной политики в сфере безопасности дорожного движения 5 апреля 2007 года Советом Министров Республики Беларусь было принято Постановление №437 «О создании постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь». Постоянная комиссия в

своей работе осуществляет рассмотрение вопросов реализации республиканскими органами государственного управления и иными государственными организациями, подчиненными Правительству Республики Беларусь, местными исполнительными и распорядительными органами своих полномочий в сфере безопасности обеспечения дорожного движения.

В рамках своей компетенции постоянная комиссия имеет право:

- запрашивать и получать в установленном порядке от республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций информацию и материалы, необходимые для осуществления ее деятельности;

- приглашать руководителей республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций, для информирования о выполнении мероприятий по реализации Концепции;

- разрабатывать предложения об обеспечении безопасности дорожного движения для внесения их в установленном порядке в Совет Министров Республики Беларусь;

- выработать предложения о координации деятельности республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций, по вопросам, связанным с обеспечением безопасности дорожного движения;

- приглашать и заслушивать на своих заседаниях сообщения руководителей комиссий нижестоящих комиссий по вопросам предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий.

В своей работе Постоянная комиссия выполняет следующие задачи:

- осуществляет подготовку предложений по вопросам повышения БДД в рамках совершенствования системы экономических, социальных, организационных, научно-технических, правовых и иных мер, направленных на предупреждение гибели и травмирования людей в ДТП;

- координация деятельности комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения, создаваемых при Минском горисполкоме и облисполкомах, а также республиканских органов государственного управления и иных государственных организаций, подчиненных Правительству Республики Беларусь, по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий;

- осуществление информационно-аналитической деятельности по вопросам, относящимся к сфере безопасности дорожного движения.

В процессе своей деятельности постоянная комиссия в соответствии с возложенными на нее задачами выполняет следующее:

1. Обсуждает выполнение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, снижению потерь и тяжести последствий от них в рамках программ, планов по обеспечению безопасности дорожного движения.

2. Рассматривает предложения:

- о совершенствовании законодательства Республики Беларусь в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- о проведении научных исследований и внедрения их результатов в жизнь;
- о проведении конференций, совещаний, выставок по вопросам дорожного движения и обеспечения его безопасности.

3. Осуществляет тесное взаимодействие со средствами массовой информации в освещении вопросов, связанных с дорожным движением и обеспечением его безопасности.

Постоянная комиссия осуществляет свою деятельность в соответствии с планом работы, утверждаемым на ее заседании. Заседания Постоянной комиссии проводятся по мере необходимости, но не реже чем раз в полугодие, подготовку материалов к ним возлагается на Министерство внутренних дел. Заседание Постоянной комиссии считается правомочным, если на нем присутствует не менее двух третей ее состава.

Решения принимаются большинством голосов членов Постоянной комиссии, присутствующих на заседании. При равенстве голосов принятым считается решение, за которое проголосовал председатель Постоянной комиссии, во время его отсутствия - заместитель председателя.

Решения Постоянной комиссии оформляются протоколами, которые подписываются ее председателем, во время его отсутствия - заместителем председателя, и доводятся Министерством внутренних дел в пятидневный срок до заинтересованных для реализации в виде выписок из протоколов. Постоянная комиссия ежегодно до 1 апреля информирует Совет Министров Республики Беларусь о проделанной ею работе.

ПОРЯДОК ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ДОБРОВОЛЬНЫМИ ДРУЖИНАМИ

Примерный ответ:

В соответствии с действующим законодательством все граждане Республики Беларусь, могут добровольно реализовывать свое право на участие в охране правопорядка в виде добровольных дружин. Членами добровольной дружины могут быть граждане Республики Беларусь, достигшие восемнадцатилетнего возраста, способные по своим деловым и моральным качествам, состоянию здоровья осуществлять деятельность по участию в охране правопорядка. Решение о приеме в члены добровольной дружины принимается органом управления добровольной дружины на основании письменного заявления гражданина Республики Беларусь.

Правовой основой деятельности добровольных дружин является Конституция Республики Беларусь, в которой закрепляется право граждан на свободу объединений (статья 36), вытекающий из этого правового постулата Закон Республики Беларусь «Об участии граждан в охране правопорядка»,

другие нормативно-правовые документы, конкретизирующие те или иные положения Закона.

Все ДД действуют в соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 17 октября 2003 года №1354 «Об утверждении Примерного положения о добровольной дружине и Типового положения о порядке оформления и деятельности внештатных сотрудников правоохранительных органов, органов и подразделений по чрезвычайным ситуациям, пограничных войск Республики Беларусь».

Добровольная дружина считается созданной со дня её регистрации исполнительными комитетами (администрациями районов) в порядке, определённом Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 09 октября 2003 года №1286 «Об утверждении положения о порядке регистрации добровольных дружин». При этом выдаётся свидетельство о регистрации добровольной дружины.

Гарантии правовой защиты членов ДД закреплены в Постановлении Совета Министров Республики Беларусь от 25 ноября 2003 года №1537 «Об утверждении Положения о порядке обязательного личного страхования членов добровольной дружины и возмещения вреда, причинённого имуществу, принадлежащему члену добровольной дружины или его близким родственникам».

Порядок взаимодействия добровольных дружин с органами внутренних дел регламентирует совместное Постановление МВД, МЧС, Государственного пограничного комитета Республики Беларусь от 04 февраля 2008 года № 44/10/4 «Об утверждении Инструкции о порядке взаимодействия добровольных дружин с органами внутренних дел, органами и подразделениями по чрезвычайным ситуациям, органами пограничной службы».

Согласно указанному постановлению взаимодействие ОВД с добровольными дружинами осуществляется в форме:

- обучения дружинников;
- предоставления командирам добровольных дружин необходимой для их деятельности информации о правонарушениях;
- оказания методической помощи в планировании и учете работы;
- проведения совместных мероприятий по охране общественного порядка, предупреждению и пресечению правонарушений и преступлений;
- инструктажа.

За организацию взаимодействия органов внутренних дел с добровольными дружинами отвечает начальник ОВД, который определяет сотрудника (как правило, начальника ООПП или его заместителя), непосредственно отвечающего за данное направление служебной деятельности. Обучение дружинников осуществляется сотрудниками ОВД. При необходимости приглашаются работники других государственных органов (здравоохранения, образования и так далее).

Порядок обучения дружинников определяется ежеквартальными тематическими планами занятий с добровольными дружинами, который составляется на квартал командиром добровольной дружины совместно с должностным лицом ОВД. Учет проведения и контроля занятий осуществляется командирами добровольных дружин в журналах учета проведения занятий с добровольной дружиной.

По запросам командиров добровольных дружин ОВД предоставляют им необходимую информацию по вопросам, касающимся направлений служебной деятельности – оперативные сводки, справки, обзоры и т.д.

Планы совместных мероприятий добровольных дружин составляются на квартал. Планирование выходов членов ДД на дежурства осуществляется их командирами и отражается в ежемесячных графиках. Отметка об их выходе делается после фактического дежурства. Копии графиков на последующий месяц предоставляются в ОВД до 25-го числа предшествующего месяца. В случае каких-либо изменений по количественному составу дружинников командиры ДД обязаны за сутки ставить об этом в известность ОВД в целях своевременной корректировки решений на охрану общественного порядка.

При совместном дежурстве с сотрудниками ОВД задачи дружинникам, места их работы, а также состав нарядов определяется руководителями ОВД, информация об этом доводится на инструктаже. Оперативное руководство работой членов ДД осуществляет должностное лицо ОВД. Как правило, наряд назначается в составе одного сотрудника ОВД и двух дружинников.

Назначенные на дежурство дружинники, прибывают в ОВД (при самостоятельном дежурстве - к командиру ДД) либо в заранее определенное место за 15 минут до начала инструктажа, о чём сообщают оперативному дежурному ОВД либо руководителю по месту выполнения задач. В случае неприбытия отдельных дружинников оперативный дежурный ОВД докладывает об этом должностному лицу ОВД, которым вносятся соответствующие изменения в ежесуточное решение на ООП. При отсутствии дежурных служб либо при самостоятельном дежурстве учет выхода дружинников осуществляется в журнале учета их выхода. Данный журнал заполняется проводящим инструктаж лицом с последующим предоставлением сведений о дружинниках и местах несения дежурств оперативному дежурному (должностному лицу) ОВД, которым производится соответствующие отметки в графике выхода на дежурство и при необходимости - изменения в решении на ООП.

При проведении совместных мероприятий инструктаж дружинников проводится начальником (должностным лицом) ОВД. Его продолжительность не должна превышать 20 минут. Учет работы добровольных дружин осуществляется органом внутренних дел и командирами добровольных дружин.

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ОТРЯДОВ СТОП-МЕНОВ

Примерный ответ:

Одной из наиболее острых проблем дорожно-транспортного травматизма - является детский травматизм. Основными причинами ДТП по вине детей являются:

- переход проезжей части вне установленного места;
- переход перед близко идущим транспортом;
- выход на дорогу из-за стоящего транспортного средства;
- игра на проезжей части или в непосредственной близости от нее;
- нарушения Правил дорожного движения при управлении велосипедами, мопедами и мотоциклами.

Данные нарушения свидетельствуют об отсутствии у учащихся твердых практических навыков поведения на дорогах и, как следствие, неумение юных участников дорожного движения ориентироваться в сложной дорожной обстановке.

Весомый вклад в профилактику ДТП с 2011 года вносят отряды «стоп-менов». Подобная практика дежурств «lollipop man», обеспечивающая безопасность пешеходов в местах насыщенного дорожного движения, получила широкое распространение во многих странах мира (Великобритании, США, Австралии, Новой Зеландии и др.).

Отряд «стоп-менов» представляет собой основанное на добровольном членстве объединение учащихся и работников учреждения образования, принимающее участие в обеспечении безопасности дорожного движения вблизи учебных заведений.

Отряд «стоп-менов» создается по решению руководителя учреждения общего среднего образования, по согласованию с Госавтоинспекцией на основании приказа, в котором указывается лицо, на которое возлагаются обязанности руководителя отряда «стоп-менов» и основные направления его деятельности.

Руководитель отряда «стоп-менов» назначается на учебный год из числа педагогических работников учреждения образования, знающих нормы Правил дорожного движения, способных по своим деловым и моральным качествам осуществлять руководство отрядом «стоп-менов».

Членами отряда могут быть учащиеся, достигшие возраста 15 лет, способные осуществлять деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, а также педагогические работники, законные представители учащихся. Прием учащихся осуществляется при согласии и наличии письменного заявления законных представителей учащегося.

Решение о приеме в члены отряда «стоп-менов» принимается руководителем учреждения общего среднего образования.

Занятия с членами отряда проводятся в соответствии с календарным планом. Инструктаж с руководителями отрядов «стоп-менов» (по согласованию с Госавтоинспекцией) проводится перед началом каждой учебной четверти.

Члены отряда «стоп-менов» осуществляют свои функции только в соответствии с графиком, утверждаемым директором учреждения общего среднего образования, перед началом и окончанием учебных занятий.

До осуществления дежурств руководитель отряда изучает с членами отряда Правила дорожного движения, отрабатывает умения оказывать помощь пешеходам в безопасном переходе проезжей части дороги, отрабатывает вопросы соблюдения мер личной безопасности.

При определении места размещения для дежурства членов отряда изучается схема основных маршрутов безопасного движения учащихся по территории, прилегающей к учреждению общего среднего образования. Данная схема составляется по заявке учреждения общего среднего образования совместно с представителем территориального подразделения ГАИ и утверждается руководителем учреждения общего среднего образования.

Данная схема обновляется по мере необходимости с учетом всех изменений, происходящих на территории, прилегающей к учреждению образования, и вынуждающих менять маршрут движения.

Особое внимание обращается на экипировку членов отряда «стоп-менов». При выполнении функций обеспечения безопасности перехода пешеходами проезжей части дорог член отряда «стоп-менов» должен находиться в жилете повышенной видимости желтого или оранжевого цвета со световозвращающими вставками и дорожным знаком (его макетом) «Движение без остановки запрещено» или диском с красным световозвращающим элементом.

Экипировка приобретается (изготавливается) учреждением общего среднего образования за счет собственных средств, средств отделов (управлений) образования районных (городских) исполнительных комитетов, органов внутренних дел или общественных организаций, а также иных источников, не запрещенных законодательством Республики Беларусь.

Перед каждым дежурством руководителем отряда и (или) сотрудниками Госавтоинспекции проводится инструктаж членов отряда «стоп-менов».

Дежурство отряда «стоп-менов» осуществляется только под руководством и контролем взрослых.

При выполнении дежурства члены отряда «стоп-менов» находятся в непосредственной близости от пешеходного перехода (по одному с каждой стороны перехода) и посредством поднятия вверх знака (диска) сигнализируют о необходимости остановки движения транспортных средств для безопасного перехода проезжей части пешеходами. Движение пешеходов по пешеходному переходу разрешается только в случае, когда «стоп-мен» убедится, что все водители транспортных средств выполнили требование об остановке и движение пешеходов по пешеходному переходу является безопасным.

Контроль и координация деятельности отрядов «стоп-менов» осуществляется руководителем учреждения общего среднего образования совместно с территориальными подразделениями Госавтоинспекции.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Формирование государственной политики, регулирование и управление в области дорожного движения.
2. Правовые и организационные основы дорожного движения.
3. Взаимодействие ГАИ с общественными объединениями в области дорожного движения

Используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 13.10.2014 №483 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

2. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

3. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14.06.2006 г. №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

1. Об утверждении типового положения о комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при областных, минском городском, районных, городских исполнительных комитетах и местных администрациях районов в городах: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28 октября 2011 г. N 1449 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Дополнительная литература:

1. Об утверждении инструкции о порядке взаимодействия добровольных дружин с органами внутренних дел, органами и подразделениями по чрезвычайным ситуациям, органами пограничной службы: постановление Министерства внутренних дел Республики Беларусь, Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь, Государственного пограничного комитета Республики Беларусь от 04.02.2008 г. №44/10/4 // Консультант Плюс:

Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

2. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

3. Методические рекомендации по организации работы отрядов «стоп-менов».

4. Методические рекомендации о порядке реагирования на информационные поводы, возникающие в сфере деятельности органов внутренних дел и внутренних войск МВД Республики Беларусь.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема № 4 «Правовое положение, структура и основные направления в
деятельности ГАИ»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 1

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Процесс автомобилизации, не смотря на все свои положительные стороны, имеет также недостатки, в том числе и социальные. Например, рост количества правонарушений и преступлений, связанных с использованием транспортных средств. Как следствие возникает потребность в текущем контроле состояния транспорта, параметров дорожной инфраструктуры, поведения участников дорожного движения и в немедленном выполнении распорядительно-регулирующих действий при возможных осложнениях условий движения, а также исключительно высокая распространенность правонарушений, связанных с посягательством на безопасность дорожного движения, общественный порядок и права собственников транспортных средств, обуславливают необходимость их активного выявления, пресечения и профилактики. Все выше перечисленное входит в круг служебной деятельности подразделений Госавтоинспекции.

ВОПРОС 1. ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Управление Государственной автомобильной инспекции (далее – ГАИ) является структурным подразделением милиции общественной безопасности Министерства внутренних дел Республики Беларусь. В своей деятельности ГАИ Министерства внутренних дел Республики Беларусь осуществляет государственное регулирование и управление, а также государственный контроль в области дорожного движения.

ГАИ в своей деятельности руководствуется Конституцией Республики Беларусь, Законом «О дорожном движении», Концепций обеспечения безопасности дорожного движения, иными актами законодательства, в том числе Положением о Государственной автомобильной инспекции.

Управленческая деятельность подразделений Госавтоинспекции направлена на проведение профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий, а также на пресечение правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и строится на основе гуманизма, уважения прав человека и гласности в своей работе.

Управления ГАИ МВД, ГУВД, УВД являются юридическими лицами, имеют печати и бланки с изображением Государственного герба Республики Беларусь и со своими наименованиями, а также соответствующие печати и штампы.

Регистрационно-экзаменационные подразделения ГАИ имеют печати и бланки с изображением Государственного герба Республики Беларусь и со своими наименованиями, а также соответствующие печати и штампы.

Начальник управления ГАИ МВД по должности является главным государственным автомобильным инспектором Республики Беларусь, а его заместители - заместителями главного государственного автомобильного инспектора Республики Беларусь.

Начальники управлений (отделов, отделений) ГАИ ГУВД, УВД, ОВД по должности являются главными государственными автомобильными инспекторами соответствующих областей, городов, районов, района в городе, а их заместители - заместителями главного государственного автомобильного инспектора соответствующих областей, городов, районов, района в городе.

Начальник управления ГАИ МВД и его заместители назначаются на должности и освобождаются от должностей Министром внутренних дел Республики Беларусь по представлению заместителя Министра внутренних дел - начальника милиции общественной безопасности (далее - заместитель Министра).

Начальник специального подразделения дорожно-патрульной службы

«Стрела» МВД и его заместители назначаются на должности и освобождаются от должностей Министром внутренних дел по представлению начальника управления ГАИ МВД по согласованию с заместителем Министра.

Начальники управлений ГАИ ГУВД, УВД назначаются на должности и освобождаются от должностей Министром внутренних дел по представлению начальника, соответствующего ГУВД, УВД, согласованному с заместителем Министра и начальником управления ГАИ МВД. Кандидатуры на указанные должности согласовываются с председателями Минского горисполкома, областных исполнительных комитетов. Заместители начальников управлений ГАИ ГУВД, УВД назначаются на должности и освобождаются от должностей начальником соответствующего ГУВД, УВД по согласованию с начальником управления ГАИ МВД.

Начальники отделов (отделений) ГАИ ОВД и их заместители назначаются на должности и освобождаются от должностей начальником соответствующего ГУВД, УВД по представлению начальника, соответствующего ОВД, согласованному с начальником управления ГАИ МВД, соответствующего ГУВД, УВД.

Начальники межрайонных отделов (отделений) ГАИ и их заместители назначаются на должности и освобождаются от должностей начальником соответствующего ГУВД, УВД по представлению начальника управления ГАИ соответствующего ГУВД, УВД по согласованию с начальником управления ГАИ МВД.

Главный государственный автомобильный инспектор Республики Беларусь и его заместители осуществляют руководство деятельностью начальника специального подразделения дорожно-патрульной службы «Стрела» МВД, главных государственных автомобильных инспекторов г. Минска и областей.

Главные государственные автомобильные инспекторы г. Минска и областей и их заместители осуществляют руководство деятельностью государственных автомобильных инспекторов соответствующих городов, районов и районов в городе, а также иных подразделений ГАИ, входящих в состав ГУВД, УВД.

Указания и распоряжения вышестоящих главных государственных автомобильных инспекторов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения обязательны для исполнения нижестоящими главными государственными автомобильными инспекторами.

ВОПРОС 2. ВИДЫ И СТРУКТУРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ

Система Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь образуется по организационному и функциональному принципу.

Организационно ГАИ подразделяется следующим образом:

- управление ГАИ Министерства внутренних дел (далее - МВД);
- управление, отделы ГАИ главного управления внутренних дел Минского горисполкома (далее - ГУВД);
- управления, отделы ГАИ управлений внутренних дел облисполкомов (далее - УВД);
- отделы (отделения) ГАИ управлений, отделов внутренних дел городских, районных исполнительных комитетов (местных администраций) (далее - ОВД), отделение ГАИ Минского отдела внутренних дел на воздушном транспорте;
- специальное подразделение дорожно-патрульной службы «Стрела» МВД, строевые и специальные (специализированные) подразделения дорожно-патрульной службы.

Функционально выделяют следующие подразделения:

- дорожно-патрульной службы, которая осуществляет оперативно-профилактические, контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также участвует в обеспечении охраны общественного порядка, раскрытии преступлений и борьбе с правонарушениями в зонах своих постов и маршрутов патрулирования.

- технического надзора, осуществляющего контроль за обеспечением безопасности дорожного движения при определении требований к конструкции транспортных средств, подлежащих регистрации в ГАИ, техническим состоянием транспортных средств, участвующих в дорожном движении, а также определяют порядок согласования переоборудования транспортных средств, зарегистрированных в ГАИ.

- организации дорожного движения и дорожной инспекции, осуществляют контроль за соблюдением законодательства Республики Беларусь в области обеспечения безопасности дорожного движения, которым устанавливаются требования к проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и эксплуатационному состоянию дорог, в том числе искусственных сооружений, объектов придорожного сервиса, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения, безопасности движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, безопасности движения при перевозках автомобильным транспортом опасных грузов. Контроль со стороны данных подразделений на огороженных и охраняемых территориях аэродромов, воинских частей и других специальных объектов государственного значения с пропускной системой въезда и выезда осуществляется по обращению администраций указанных территорий.

При решении служебных задач подразделения организации дорожного движения и дорожной инспекции взаимодействуют с другими структурными подразделениями органов внутренних дел Республики Беларусь, военной автомобильной инспекцией, дорожными, коммунальными, транспортными,

архитектурно-планировочными и другими организациями, а также с научно-исследовательскими институтами, высшими учебными заведениями, со средствами массовой информации.

- регистрационно-экзаменационные, основной задачей РЭП ГАИ является организация и выполнение работ, связанных с регистрацией и учетом транспортных средств, приемом экзаменов на право управления транспортом, выдачей водительских документов и номерных знаков.

- пропаганды безопасности дорожного движения, осуществляет организацию и проведение профилактических мероприятий направленный на профилактику нарушений правил дорожного движения;

- оперативного реагирования и розыска, розыск похищенного и угнанного транспорта, а также скрывшегося с мест совершения ДТП;

- дознания, осуществляет все необходимые процессуальные действия в целях обеспечения полного исследования обстоятельств совершенного правонарушения в области дорожного движения,

- административной практики, обобщает и анализирует результаты работы подразделений ГАИ, участковых инспекторов милиции по применению административного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения, осуществляет контроль за состоянием законности при применении административного законодательства, прав и законных интересов граждан, привлекаемых к административной ответственности, принимает меры по недопущению нарушений законности.

- сопровождения (эскортирования);

- эксплуатации автоматизированных систем управления;

- другие подразделения, предназначенные для выполнения задач и функций, возложенных на ГАИ.

ВОПРОС 3. РОЛЬ И ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ГАИ В СИСТЕМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основными управленческими функциями ГАИ являются:

- анализ причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, принятие в пределах своей компетенции мер по их устранению;

- разработка совместно с заинтересованными ведомствами и другими областными органами управления, организациями и научными учреждениями предложений по повышению безопасности дорожного движения, предупреждению правонарушений в сфере дорожного движения;

- сбор, обобщение и систематизация информации о дорожно-транспортных происшествиях, мерах, принятых подразделениями ГАИ, органами внутренних дел по их предупреждению;

- внедрение новых форм и методов в работу Госавтоинспекции;
- организация и проведение совещаний и семинаров по отдельным направлениям деятельности Госавтоинспекции, заслушивание отчетов о результатах работы.

К основным задачам, возлагаемым на службу ГАИ относятся:

- охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности, защита жизни, здоровья, чести, достоинства, прав, свобод и законных интересов граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства, обеспечение их личной и имущественной безопасности;

- организация и осуществление контроля за соблюдением законодательства в области дорожного движения;

- организация и осуществление мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- выявление причин и условий, способствующих нарушению Правил дорожного движения, и совершению дорожно-транспортных происшествий, а также принятие своевременных мер по координации действий государственных органов и иных организаций по устранению таких причин и условий.

ГАИ в пределах своей компетенции и в соответствии с законодательством, организует и осуществляет контроль за:

- соблюдением Правил дорожного движения и иных актов законодательства Республики Беларусь в области дорожного движения;

- соответствием требованиям технических нормативных правовых актов технического состояния и конструкции транспортных средств, самоходных машин, принадлежностей к ним и запасных частей при их разработке, постановке на производство и переоборудовании;

- соответствием Правилам дорожного движения технического состояния транспортных средств, самоходных машин, участвующих в дорожном движении;

- выполнением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения;

- проводит государственную регистрацию и государственный учет транспортных средств (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним) в случаях, установленных законодательством;

- проводит прием квалификационных экзаменов на право управления механическим транспортным средством (за исключением колесного трактора);

- осуществляет выдачу и обмен водительских удостоверений на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом и выдачу талонов к ним;

- разрабатывает совместно с государственными органами, иными организациями предложения по повышению безопасности дорожного движения, предупреждению правонарушений в области дорожного движения;

- проводит совместно с другими подразделениями органов внутренних дел работу по розыску угнанных, похищенных транспортных средств, самоходных машин, а также участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий, и их транспортных средств;

- регулирует дорожное движение, в том числе движение транспортных средств, самоходных машин и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ при ликвидации чрезвычайных ситуаций и проведении массовых мероприятий;

- ведет административный процесс;

- разъясняет законодательство в области дорожного движения с использованием средств массовой информации, а также собственных изданий, оказывает содействие государственным органам, иным организациям по вопросам организации обучения граждан Правилам дорожного движения, пропаганды этих Правил;

- организует и осуществляет межведомственное взаимодействие в области обеспечения безопасности дорожного движения, участие в работе комиссий по безопасности дорожного движения;

- осуществляет подготовку технических условий в части обеспечения безопасности дорожного движения на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт дорог, технических средств организации дорожного движения, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, подвесных контактных сетей городского электрического транспорта и трамвайных путей, а также выдает заключения о готовности объектов законченного строительства, реконструкции и капитального ремонта к вводу в эксплуатацию;

- анализирует организацию дорожного движения и принимает меры по ее совершенствованию;

- принимает меры по оказанию пострадавшим доврачебной медицинской помощи на месте дорожно-транспортного происшествия, доставке пострадавших в организации здравоохранения, обеспечению безопасности дорожного движения на месте дорожно-транспортного происшествия, а также по сохранности имущества, оставшегося без присмотра;

- ведет учет дорожно-транспортных происшествий, нарушений Правил дорожного движения и принятых мер к виновным лицам;

- осуществляет в пределах своей компетенции информационное обеспечение безопасности дорожного движения;

- осуществляет сопровождение (эскортирование) транспортных средств, самоходных машин, участников проводимых на дороге массовых мероприятий;

ГАИ согласовывает:

- проектную документацию на строительство, реконструкцию и

капитальный ремонт дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, подвесных контактных сетей городского электрического транспорта и трамвайных путей, а также на установку и эксплуатацию технических средств организации дорожного движения;

- открытие и изменение маршрутов перевозки пассажиров в регулярном сообщении;

- маршруты, по которым осуществляется обучение управлению транспортным средством, самоходной машиной;

- единые программы подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей механических транспортных средств, самоходных машин и лиц, обучающих управлению ими, а также учебно-программную документацию образовательных программ общего среднего образования в части обучения безопасному поведению на дорогах;

- размещение в пределах красных линий улиц населенных пунктов, а также в контролируемой зоне автомобильных дорог средств наружной рекламы и иных объектов;

- размещение рекламы на транспортных средствах;

- схемы организации дорожного движения при производстве всех видов работ на дороге, создающих препятствия движению транспортных средств, самоходных машин и (или) пешеходов, а также при проведении на дорогах массовых, спортивных и иных мероприятий;

- программы и методики приемочных испытаний транспортных средств, самоходных машин, за исключением программ - методик приемочных испытаний самоходных машин, разрабатываемых по заказу Министерства обороны;

- проекты технических условий на технические средства организации дорожного движения, контрольные и измерительные приборы параметров дорожного движения, транспортные средства и прицепы (полуприцепы), в том числе переоборудованные, составные и запасные части, предметы дополнительного оборудования и принадлежности к ним;

- конструкцию и переоборудование транспортных средств, самоходных машин, установку на них специальной световой и звуковой сигнализации;

- требования к диагностическим станциям, осуществляющим проведение государственного технического осмотра транспортных средств (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним) в случаях, установленных законодательством;

- применение технических средств организации дорожного движения;

- содержание информации на бумажных (книги, брошюры, плакаты, иная печатная продукция) и электронных носителях, которая затрагивает сферу обеспечения безопасности дорожного движения;

- выдает справки, оказывает услуги организациям и гражданам, в том числе индивидуальным предпринимателям;

- осуществляет иные функции в соответствии с законодательством.

ГАИ для выполнения возложенных задач и функций имеет право:

- получать от должностных лиц организаций независимо от форм собственности, граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, сведения, относящиеся к проверяемой деятельности, о соблюдении ими требований нормативных правовых актов, в том числе технических, действующих в области дорожного движения, а также объяснения по фактам их нарушения;

- выдавать организациям, гражданам, в том числе индивидуальным предпринимателям, обязательные для исполнения предписания об устранении нарушений законодательства в области дорожного движения, в том числе требований технических нормативных правовых актов, и при неисполнении этих предписаний привлекать виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательными актами;

- участвовать в работе комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения, создаваемых государственными органами;

- осуществлять подготовку проектов нормативных правовых актов в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, вносить в соответствующие государственные органы предложения по их совершенствованию;

- предписывать или разрешать соответствующим организациям установку и снятие технических средств организации дорожного движения, принимать участие в разработке схем размещения технических средств организации дорожного движения;

- участвовать в заседаниях приемочных комиссий и приемочных, квалификационных и других испытаниях транспортных средств, самоходных машин, составных частей их конструкции и дополнительного оборудования, выпускаемых организациями или ввозимых на территорию Республики Беларусь для участия в дорожном движении, в части обеспечения безопасности этого движения, а также технических средств организации дорожного движения;

- временно ограничивать или временно запрещать движение транспортных средств, самоходных машин по дорогам в случаях, предусмотренных законодательными актами;

запрещать:

- движение маршрутных транспортных средств, перевозку опасных грузов, а также движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств при отсутствии специального разрешения на их проезд по дорогам, отклонении от установленного маршрута движения или несоответствии фактических весовых и (или) габаритных параметров параметрам, указанным в специальном разрешении;

- использование маршрутов, по которым осуществляется обучение управлению транспортным средством, самоходной машиной;

- проведение на дорогах ремонтных и других работ, выполняемых с нарушением требований нормативных правовых актов, в том числе технических нормативных правовых актов;

- участие в дорожном движении транспортных средств, самоходных машин в случаях, предусмотренных законодательными актами;

- останавливать транспортные средства, самоходные машины и проверять их техническое состояние;

- осуществлять в установленном порядке контроль за проездом тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, перевозящих опасные грузы;

- проверять и изымать документы в предусмотренных законодательством случаях, производить задержание и принудительную отбуксировку (эвакуацию) транспортных средств, самоходных машин, блокировку колес грузовых автомобилей с технически допустимой общей массой более 3,5 тонны, автобусов, колесных тракторов, самоходных машин.

В отношении транспортных средств органов внутренних дел, государственной безопасности, Министерства обороны, Государственного пограничного комитета ГАИ осуществляет свои полномочия только в части контроля за соблюдением водителями Правил дорожного движения, при этом регистрационные и другие документы на указанные транспортные средства не проверяются и эти транспортные средства не могут быть использованы для иных целей, кроме тех, которые определены служебным заданием (путевым листом);

- отстранять от управления транспортными средствами, самоходными машинами лиц, которые не имеют права управления этими транспортными средствами, самоходными машинами, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ;

- направлять в установленном порядке на освидетельствование лиц на предмет употребления алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ либо доставлять их для проведения освидетельствования в организации здравоохранения, если результат освидетельствования имеет значение для подтверждения или опровержения факта преступления, административного правонарушения или обстоятельств их совершения, а также проводить в установленном законодательством порядке освидетельствование таких лиц;

- направлять досрочно водителей механических транспортных средств, самоходных машин на обязательное медицинское переосвидетельствование при проявлении признаков заболевания, включенного в перечень заболеваний и противопоказаний, препятствующих управлению механическими транспортными средствами, самоходными машинами;

- направлять в аккредитованные испытательные лаборатории транспортные средства, изготовленные или переоборудованные без разработки и согласования конструкторской документации, для проверки соответствия их конструкции требованиям технических нормативных правовых актов и требованиям безопасности дорожного движения;

- использовать в установленном порядке специальные технические и транспортные средства для контроля за дорожным движением, выявления и фиксации нарушений Правил дорожного движения, надзора за техническим состоянием транспортных средств, самоходных машин, дорог, дешифровки показаний тахографов, принудительной остановки транспортных средств, самоходных машин, их задержания и принудительной отбуксировки (эвакуации), блокировки колес транспортных средств в случаях, предусмотренных законодательными актами;

- осуществлять административное задержание граждан, совершивших административное правонарушение, их личный обыск, досмотр находящихся при них вещей, транспортных средств, самоходных машин и грузов в порядке, установленном законом;

- осуществлять процессуальные действия и составлять необходимые документы в рамках административного процесса;

- организовывать и проводить республиканские и региональные специальные комплексные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, участвовать в разработке и реализации мероприятий республиканских и региональных программ повышения безопасности дорожного движения;

- использовать для освобождения проезжей части дороги от транспортных средств, поврежденных при дорожно-транспортном происшествии, транспортные средства физических лиц, организаций, кроме транспортных средств, принадлежащих дипломатическим представительствам, консульским учреждениям, международным организациям и гражданам иностранных государств, пользующимся в соответствии с международными договорами Республики Беларусь дипломатическим иммунитетом;

- осуществлять функции заказчика по разработке, изготовлению и установке технических средств контроля за соблюдением Правил дорожного движения, организации дорожного движения, а также иных технических средств и приборов, способствующих повышению безопасности дорожного движения;

- организовывать проведение конференций, семинаров, брифингов, конкурсов, смотров, выставок по вопросам дорожного движения и обеспечения его безопасности, опросы общественного мнения, а также участвовать в данных мероприятиях;

- участвовать совместно с заинтересованными организациями в определении приоритетных тем и направлений научных исследований по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и выступать в

качестве заказчика их проведения;

- участвовать в международном сотрудничестве по проблемам безопасности дорожного движения, проведении совместно с заинтересованными организациями мероприятий, обеспечивающих выполнение обязательств, принятых Республикой Беларусь.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Правовое положение Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

2. Виды и структура подразделений Государственной автомобильной инспекции.

3. Роль и основные задачи ГАИ в системе обеспечения безопасности дорожного движения.

Рекомендуемая литература:

Нормативные правовые акты:

4. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

1. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 года № 1851 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 07.05.2015 №382) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

Дополнительная литература:

1. Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012, №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

2. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема № 5

«Пропаганда безопасности дорожного движения»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 1

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС №1. ВЗАИМООТНОШЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ГАИ С УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Очевидно, что без детального правового регулирования сферы, в которой функционируют источники повышенной опасности, без четкой системы дозволенности и запретов, а также контроля их выполнения, невозможно осуществлять эффективные перевозки автомобильным транспортом. Поэтому одним из важных направлений деятельности органов власти признается «осуществление государственного контроля выполнения законодательства Республики Беларусь, правил, стандартов и других нормативных правовых актов в области дорожного движения». Выполнение этой задачи возлагается в основном на специализированные органы, наделенными соответствующими полномочиями, такие как: Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Гостехнадзор Министерства сельского хозяйства и продовольствия, Комитет по стандартизации, метрологии и сертификации, а также Госавтоинспекцию Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Ежегодно согласно статистическим данным, на дорогах республики регистрируется около тысячи учетных дорожно-транспортных происшествий, в которых порядка восьмисот человек погибает и несколько тысяч получают травмы. Сотни аварий происходит по вине водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, которые сопровождаются наиболее тяжелыми последствиями.

Анализ состояния и динамики ДТП с механическими транспортными средствами показывает, что уровень дорожно-транспортного травматизма в стране продолжает оставаться высоким, несмотря на то, что последние пять лет наблюдалось его снижение.

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ВОДИТЕЛЯМИ. Этика поведения водителя выражается во взаимоотношениях между водителем и другим лицом на дороге или в условиях, связанных с ней. Другим лицом чаще всего может быть другой водитель, пешеход, лицо, регулирующее или инспектирующее порядок дорожного движения.

Анализ дорожно-транспортных происшествий позволяет сделать вывод, что многих происшествий на дорогах можно было бы избежать, если бы водители были взаимно вежливы и снисходительны друг к другу.

Опытные водители советуют: если видишь, что человек торопится, - уступи ему. Может быть, действительно экстренная необходимость заставляет его спешить. Заметил ошибку другого - прости ему. Возможно, это неопытный водитель, который сам переживает из-за своей неприспособленности. Уступи дорогу другому, даже если он и не прав. Относись к другим так, как хотел бы, чтобы отнеслись к тебе.

Дорожные условия разнообразны. Водителям приходится работать в жаркую погоду, в мороз, на широких дорогах и по бездорожью... Возникают ситуации, в которых порядок проезда не регламентирован определенным пунктом Правил дорожного движения, а все зависит от взаимного отношения между водителями.

Например, на участке дороги, занесенной снегом, пробита одна колея. К этому участку с обеих сторон подъехали транспортные средства. Никаких дорожных знаков, предупреждающих о сужения дороги или регламентирующих очередность проезда, нет. Эта единственная колея тянется на таком расстоянии, при котором она не просматривается на всем протяжении. Водители въезжают на эту полосу с разных концов, когда встречный участник движения этого не видел. При сближении каждый водитель должен принять все меры, обеспечивающие беспрепятственный проезд транспортных средств. Для этого каждый должен взять правее, чтобы освободить как минимум одну колею. А еще лучше найти маленькую площадку, съехать на нее и переждать, пока проедет встречный транспорт. Если это невозможно, то следует включить заднюю передачу и выехать на более свободный участок. Об этом должны думать оба водителя. Необходимо всегда помнить, что на дороге, кроме вас, есть и другие участники движения.

ВОДИТЕЛИ И ПЕШЕХОДЫ. В Правилах дорожного движения четко определены права и обязанности пешеходов и водителей, регламентированы их взаимоотношения в случае пересечения их траекторий движения. Это касается обозначенных пешеходных переходов, перед которыми Правила обязывают водителей снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить людей, находящихся на переходе, если для них существует опасность. Точно так же водители должны поступать при поворотах налево или направо на регулируемых перекрестках, если пешеходы переходят проезжую часть дороги по разрешающему сигналу светофора или регулировщика.

При отсутствии в пределах видимости пешехода подземного, наземного, наземного пешеходных переходов и перекрестка переходить (пересекать) проезжую часть дороги необходимо по кратчайшей траектории на участке, где дорога хорошо просматривается в обе стороны, убедившись, что выход на проезжую часть дороги безопасен и своими действиями пешеход не создаст препятствий для движения транспортных средств. В темное время суток в таких случаях пешеходу рекомендуется обозначить себя светоотражающими элементами.

Некоторые водители хорошо усвоили свои права и забывают о правах пешеходов. Если пешеход появляется в неполюженном месте, то вина его очевидна. Часто наезды на пешеходов происходят на обозначенных и регулируемых переходах, где пешеход знает, что пользуется преимуществом, а водитель рассчитывает, что пешеход уступит ему дорогу.

Особую осторожность и предупредительность водители должны проявлять по отношению к пожилым пешеходам и детям, находящимся вблизи от проезжей части или на ней. Им значительно труднее распределить внимание, держать в поле зрения движущиеся автомобили, сигналы светофоров и регулировщиков. Кроме того, пожилые люди стараются перейти дорогу по кратчайшему пути, поэтому они часто становятся жертвами ДТП в непосредственной близости от безопасного пешеходного перехода. Неожиданные обстоятельства, как правило, вызывают у пожилых и нервных людей непредвиденную реакцию.

Водителю трудно предвидеть поведение детей, находящихся у проезжей части. Водитель обязан учитывать особенности детского мышления и восприятия. Заметив движущийся автомобиль или услышав его шум, дети младшего возраста, как правило, стараются бежать в сторону своего дома или к своим родителям (взрослым, с которыми они вышли на улицу). Если дети затеяли игру, например с мячом, то они увлекаются до такой степени, что могут оказаться на пути движения автомобиля. В местах, где находятся дети или возможно их неожиданное появление на проезжей части, необходимо двигаться с такой скоростью, чтобы при возникновении опасности была возможность остановить транспортное средство и избежать трагедии.

Взаимоотношения сотрудника ГАИ с участниками дорожного движения должны основываться на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании твердости, решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений, в тоже время с внимательным доброжелательным и уважительным отношением к гражданам.

В профессиональной деятельности сотрудников ДПС ГАИ осуществляется, как непосредственное взаимодействие с гражданами и их общественными объединениями - инспекторским составом, инспекторами по пропаганде, инспекторами по розыску, госавтоинспекторами, инспекторами по административной практике, так и опосредованное взаимодействие через выступления на радио и телевидении, публикации в различных средствах массовой информации - инспекторами по пропаганде, руководством подразделений.

Основные задачи Госавтоинспекции по профилактике связаны с информированием населения о состоянии безопасности дорожного движения, повышением правосознания участников дорожного движения, формированием уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установлением партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции.

Госавтоинспекторы для совершенствования организации дорожного движения, взаимодействуют с гражданами и их общественными объединениями, а также представителями дорожных, коммунальных и других организаций, которые осуществляют обслуживание дорог, дорожных сооружений,

технических средств организации дорожного движения, железнодорожных переездов и т.д.

Инспекторы по розыску взаимодействуют с гражданами, а также их общественными объединениями, в целях привлечения к содействию в выявлении и задержании объявленных в розыск транспортных средств, а также транспортных средств, водители которых скрылись с мест дорожно-транспортных происшествий, или используемых в противоправных целях.

Инспекторы по административной практике взаимодействуют с гражданами при реализации административно-юрисдикционной функции дорожно-патрульной службы ГАИ.

Различны как общественные объединения граждан, так и формы взаимодействия сотрудников ГАИ с ними. На территории Республики Беларусь из общественных формирований граждан наиболее широкое распространение получили - добровольные народные дружины. Наиболее эффективны такие формы взаимодействия, как совместное проведение рейдов по безопасности дорожного движения, разъяснительная работа с населением по вопросам безопасности дорожного движения, проведение смотров, конкурсов по безопасности дорожного движения.

Таким образом, из существующих форм непосредственного взаимодействия сотрудников ДПС ГАИ с общественными объединениями граждан наиболее действенными являются: совместное проведение рейдов с внештатными сотрудниками милиции, а также с членами добровольных народных дружин, так как сотрудникам ДПС ГАИ оказывается весомая помощь при контроле и надзоре за передвижением участников дорожного движения.

Инспекторский состав ДПС ГАИ является наиболее многочисленной категорией сотрудников ДПС и всей Госавтоинспекции в целом, именно на него в значительной степени возложена реализация основных функций дорожно-патрульной службы. Недостаточно профессиональные действия данной категории сотрудников ДПС ГАИ вызывают наибольшее количество жалоб среди граждан, а также критику в средствах массовой информации. Данное взаимодействие, как правило, отличается повышенным динамизмом и напряженностью, вследствие реализации практически всей правоприменительной практики ГАИ.

При обращении к участникам дорожного движения работник обязан поздороваться с ними, назвать свою должность, звание, фамилию, после чего кратко сообщить причину и цель обращения. Действия работника должны быть понятны участникам дорожного движения, а сигналы водителям подаваться своевременно во избежание вынужденного создания ими помех для движения других транспортных средств необходимость применения экстренного торможения, маневрирования и т.п.

Сотрудник при остановке транспортного средства обязан подойти к нему и в дальнейшем действовать в зависимости от причин остановки состояния и поведения водителя.

Сотрудник предлагает водителю выйти из салона транспортного средства в следующих случаях:

- для устранения технической неисправности транспортного средства или нарушений правил перевозки грузов;
- когда имеются достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения;
- для проведения в присутствии водителя сверки номеров агрегатов и узлов транспортного средства с записями в регистрационных документах;
- для проведения досмотра транспортного средства и груза;
- когда водитель или пассажир подозревается в совершении преступления;
- в иных случаях, когда требуется участие водителя в оформлении необходимых документов либо для оказания помощи другим участникам дорожного движения.

В случае если водитель, совершивший нарушение Правил, на сделанные замечания реагирует возбужденно, ему необходимо дать время успокоиться и предоставить возможность объяснения обстоятельств его неправомерных действий.

Распоряжения следует отдавать коротко и ясно, исключая возможность ошибочного или двоякого их понимания гражданами, которых они касаются. Разъяснения нарушителю о неправомерности, его действий необходимо давать без нравоучений, доброжелательно, убедительно и ясно со ссылкой на соответствующие положения Правил и других нормативных актов действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

При пресечении правонарушений сотрудник должен исходить из возложенной на него задачи по обеспечению личной безопасности граждан, защиты их прав и законных интересов.

В случаях необходимости сотрудник обязан оказать содействие гражданам:

- в организации оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и доставления их в лечебные учреждения;
- в защите от противоправных посягательств на жизнь и здоровье, а также охране их собственности;
- в разъяснении специфики поведения и проезда по территории обслуживаемого маршрута;
- в возможном устранении технических неисправностей транспортных средств и транспортировке поврежденных транспортных средств.

Порядок взаимоотношений с судьями, работниками органов прокуратуры, военнослужащими, работниками органов внутренних дел, другими

должностными лицами определяется действующим законодательством, устанавливающим их правовой статус.

Взаимоотношения с иностранными гражданами и лицами без гражданства осуществляются на основании законодательства Республики Беларусь и международных соглашений (договоров), в соответствии с которыми виновные в нарушении Правил могут быть привлечены к ответственности. Не могут быть привлечены к административной ответственности, подвергнуты задержанию и досмотру, принуждены к даче свидетельских показаний лица, пользующиеся иммунитетом и привилегиями. Необходимые меры к таким лицам принимаются по сообщениям органов внутренних дел только Министерством иностранных дел Республики Беларусь.

Примечание: Иммунитетами и привилегиями пользуются представители иностранных государств, члены парламентских и правительственных делегаций, а также на основе взаимности сотрудники делегаций иностранных государств, которые прибывают в Республику Беларусь с официальными поручениями, главы дипломатических представительств иностранных государств третьих стран, проезжающие транзитом через территорию Республики Беларусь и дипломатические курьеры. Распространение иммунитетов и привилегий на других лиц удостоверяется документами, выдаваемыми Министерством иностранных дел Республики Беларусь.

ВОПРОС 2. ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аварийность - одна из самых тяжелых и трагических потерь в дорожном движении. Если другие потери равномерно распределяются среди всех членов нашего общества, то потери, связанные с дорожно-транспортными происшествиями (далее - ДТП) концентрируются на отдельных участниках улично-дорожной сети.

В 2015 году Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь совместно с заинтересованными государственными органами, организациями и общественными объединениями осуществлен ряд организационных и практических мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, способствовавших определенной стабилизации дорожно-транспортной обстановки.

Основные направления повышения безопасности дорожного движения, а также пути снижения тяжести последствий ДТП определены Концепцией обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, утвержденной Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14.06.2006 № 757.

Концепцией определяются основные направления повышения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, меры по сокращению уровня аварийности на дорогах, снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, минимизации загрязнения окружающей среды и влияния других негативных факторов, связанных с дорожным движением.

Целью Концепции является создание условий для максимальной защищенности участников дорожного движения, снижение общих потерь в дорожном движении не менее чем на 25% в 2015 году по сравнению с 2005 годом, в том числе сокращение не менее чем на 500 человек числа погибших в ДТП.

В процессе надзора за дорожным движением сотрудниками ГАИ выполняется комплекс задач, направленных на повышение безопасности дорожного движения, в том числе профилактика правонарушений и совершения ДТП, а также пропаганда безопасности дорожного движения. Сотрудниками ГАИ осуществляются следующие формы непосредственного и опосредованного взаимодействия с гражданами:

- организация и проведение автомотовелопробегов, конкурсов (юный велосипедист), выставок, викторин, рейдов, операций, комплексов и специальных комплексных мероприятий («Внимание! Дети!») и других массовых профилактических мероприятий по безопасности дорожного движения и ДДТТ;

- организация издания и распространение брошюр, плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по безопасности дорожного движения, деятельности Госавтоинспекции;

- организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством радиоустановок (громкоговорящих установок) на вокзалах, предприятиях, в общественном транспорте, крупных торговых центрах, а также в иных общественных местах;

- взаимодействие со средствами массовой информации, организация прямых телефонных линий, круглых столов, пресс-конференций, брифингов, семинаров и т.д., для доведения вопросов безопасности дорожного движения, изменений законодательства и др.;

- проведение единых дней безопасности дорожного движения;

- проведение лекций и бесед с различными категориями участников дорожного движения в организациях и общественных формированиях, принятие участия в организации и проведении методических семинаров по безопасности дорожного движения и т.д.

В служебной деятельности органов внутренних дел Республики Беларусь воспитательно-профилактическая работа с гражданами считается одним из основных направлений ее деятельности. Одним из направлений в данной деятельности является формирование у граждан правовой культуры и правопослушного поведения, активной позиции в предупреждении правонарушений, оказании помощи правоохранительным органам в поддержании правопорядка в государстве, предусмотрев обязательное участие в проводимых воспитательно-профилактических мероприятиях в организациях (в том числе учреждениях образования) и по месту жительства граждан руководителей органов внутренних дел.

В проводимой воспитательно-профилактической работе с гражданами активнее необходимо применять меры морального и материального стимулирования к гражданам, оказывающим содействие органам внутренних дел в охране общественного порядка, профилактике, выявлении и пресечении правонарушений, а также выполнении других задач, стоящих перед органами внутренних дел. Максимально использовать в работе по этому направлению с гражданами средства предупреждения и убеждения, отдавая приоритет индивидуальным формам воспитательно-профилактической работы.

Значительное внимание уделяется взаимодействию с общественными объединениями, религиозными организациями по вопросам формирования уважительного отношения к праву, негативного отношения к правонарушителям, решению наиболее злободневных социальных проблем.

Необходимо наиболее широко использовать возможности средств массовой информации, в том числе социальной рекламы, как наиболее действенных механизмов правового воспитания граждан, профилактики их противоправного поведения, повышения доверия населения к органам внутренних дел.

В ходе единого дня профилактики правонарушений необходимо проводить встречи и выступления руководителей и других сотрудников органов внутренних дел перед населением по месту их жительства, обеспечить участие в заседаниях советов общественных пунктов охраны порядка, в работе иных общественных формирований профилактической направленности. При проведении единых дней профилактики правонарушений привлекать представителей местных исполнительных и распорядительных органов, судов, органов прокуратуры и иных заинтересованных, а также ветеранов органов внутренних дел.

Для проведения воспитательно-профилактической работы в учреждениях образования, обеспечивающих получение высшего и среднего специального образования, определять наиболее подготовленных руководителей подразделений центрального аппарата и центрального подчинения МВД, структурных подразделений и кадровых аппаратов ОВД.

Обеспечить, с привлечением личного состава всех подразделений органов внутренних дел, проведение в темное время суток ежедневных отработок

населенных пунктов, прилегающих к автодорогам, по выявлению участников дорожного движения (пешеходов, велосипедистов, водителей гужевого транспорта), не соблюдающих Правила дорожного движения в части использования светоотражающих элементов.

Организовывать в целях популяризации использования населением световозвращающих элементов работу всех сотрудников милиции общественной безопасности по участковому методу. Закрепление участков произвести приказом начальника территориального органа внутренних дел;

Необходимо активизировать информационно-разъяснительную работу по профилактике дорожно-транспортного травматизма в трудовых коллективах и по месту жительства граждан, проводя ее в тесном взаимодействии с местными исполнительными комитетами (администрациями) и представителями общественности.

Взаимодействие органов внутренних дел со средствами массовой информации (далее – СМИ) строится в строгом соответствии с законодательством Республики Беларусь и правовыми актами Министерства внутренних дел.

Основой информационной политики Министерства внутренних дел является системное, активное и оперативное взаимодействие со СМИ, сочетаемое с дозированием и контролем за содержанием и размещением выдаваемой для СМИ информации.

Для профилактики преступлений и правонарушений, а также формирования положительного имиджа сотрудника милиции, при органах и подразделениях внутренних дел создается журналистский пул и обеспечивается его эффективное функционирование. К постоянному сотрудничеству привлекаются корреспонденты, обладающие необходимыми морально-деловыми качествами и опытом работы в освещении правоохранительной тематики.

Информационная работа с международной общественностью обеспечивается посредством взаимодействия с журналистами аккредитованных в Беларуси иностранных СМИ и использования ресурсов официальных сайтов МВД, ГУВД Мингорисполкома, УВД облисполкомов.

Общий порядок работы с масс-медиа определяется приказом Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 08.12.2009 N 357 «Об организации взаимодействия органов внутренних дел Республики Беларусь со средствами массовой информации», а также приказом Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 23.08.2004 N 187 (ред. от 27.11.2008) «Об утверждении Положения о внештатном корреспондентском пункте органа внутренних дел Республики Беларусь».

Выступления в СМИ должностных лиц органов внутренних дел и внутренних войск осуществляется на регулярной и плановой основе с учетом складывающейся оперативной обстановки на обслуживаемой территории.

Формы и методы проведения указанной работы определяются руководителями внештатных корреспондентских пунктов органов внутренних дел Республики Беларусь совместно с подразделениями информации и общественных связей. Информация, предназначенная для размещения в СМИ (тексты статей, сообщений, справочного материала для журналистов на пресс-мероприятия) визируется у должностного лица, ее предоставившего.

В целях донесения до общественности объективной информации о деятельности органов внутренних дел и внутренних войск руководящий состав органов внутренних дел, командование соединений и частей внутренних войск МВД должно прогнозировать возможные угрозы в информационной сфере и быть готово к работе в условиях нештатных ситуаций.

В случае резкого изменения информационной обстановки, возникновения кризисных коммуникаций и чрезвычайных (нештатных) ситуаций, которые могут явиться информационным поводом для негативного освещения деятельности органов внутренних дел и внутренних войск, предоставляемая в СМИ информация должна носить упреждающий характер. Для недопущения распространения искаженной информации одиозного характера необходимо в максимально сжатые сроки дать публичную оценку произошедшему событию или факту. Взаимодействие со СМИ в подобных случаях должно осуществляться одним должностным лицом, определенным для этой роли руководством подразделения.

Сведения, которые предоставляются в СМИ должны сопровождаться комментариями об усилиях государства в целом, министерства в частности, по улучшению ситуации в рассматриваемой сфере и созданию эффективной системы борьбы с преступностью. Общественность должна получать наиболее точную и полную информацию в контексте национальных интересов Республики Беларусь, интересов обеспечения ее безопасности.

Если же информация дискредитирующего характера уже получила распространение, в обязательном порядке необходимо аргументировано довести официальную точку зрения, по решению руководства органа внутренних дел это могут делать представители внештатного корреспондентского пункта либо подразделения информации и общественных связей. Исключение составляют незначительные поводы и факты, комментарии по которым могут спровоцировать дополнительный интерес к рассматриваемому явлению.

В случае опубликования информации критического характера в государственных СМИ, следует руководствоваться положениями Указа Президента Республики Беларусь от 05.12.1997 №630 «О реагировании должностных лиц на критические выступления в государственных средствах массовой информации». В противном случае решение о выборе способа реагирования принимается с учетом всех обстоятельств инцидента, а также его эффективности и целесообразности в каждой конкретной ситуации.

Используемые методы реагирования должны быть адекватными характеру распространенных сведений и использоваться в комплексе.

При предоставлении в СМИ информации о «громких» преступлениях необходимо неукоснительно соблюдать принцип презумпции невиновности. Подлежащую размещению в СМИ информацию по проводимой проверке или возбужденному уголовному делу необходимо предварительно согласовывать с инициаторами проверки, следователем или дознавателем, в производстве которого находится уголовное дело, и размещать только в том объеме, в каком им будет признано это возможным.

В случае, если материалы уголовного дела переданы в прокуратуру или находятся в суде, комментарии сотрудников органов внутренних дел возможны только по согласованию с представителями указанных структур и в рамках своей компетенции.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема №6 «Порядок производства по делам об административных
правонарушениях против
безопасности движения и эксплуатации транспорта»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 1

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Высокая распространенность правонарушений, связанных с посягательством на безопасность дорожного движения, общественный порядок и права собственников транспортных средств, обуславливают необходимость их активного выявления, пресечения и профилактики.

Определение, какие деяния участников дорожного движения являются административными правонарушениями определены в главе 18 Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях. В ней определены основания и условия административной ответственности, установлены административные взыскания, которые могут быть применены к физическим лицам, совершившим административные правонарушения, а также к юридическим лицам, признанным виновными и подлежащими административной ответственности в соответствии с настоящим Кодексом.

ВОПРОС 1. ЗАДАЧИ И ФУНКЦИИ ГАИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ НАРУШЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Задачами подразделений ГАИ МВД Республики Беларусь являются: защита человека, его прав и свобод, законных интересов, прав юридических лиц, окружающей среды и санитарно-эпидемиологического благополучия населения, установленного порядка осуществления государственной власти, общественного порядка, а также защита установленного правопорядка от административных правонарушений и посягательств.

Основными функциями ГАИ МВД, УВД и ОВД по предупреждению и пресечению нарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта являются:

- обобщение и анализ результатов работы подразделений ГАИ, по применению административного законодательства об ответственности за нарушение правил дорожного движения;

- подготовка информации о динамике нарушений правил, практике применения мер воздействия к нарушителям, разработка предложений по совершенствованию административной практики и усиления ее влияния на укрепление дисциплины среди участников дорожного движения;

- осуществление контроля за состоянием законности, при применении административного законодательства сотрудниками Госавтоинспекции, за нарушение правил дорожного движения, а также прав и законных интересов граждан, привлекаемых к административной ответственности, принятием мер по недопущению нарушений законности;

- оказание практической и методической помощи в осуществлении и совершенствовании правоприменительной деятельности;

- участие совместно с другими подразделениями и службами органов внутренних дел в подготовке обобщенных материалов по вопросам состояния правоприменительной деятельности, а также разработка и внесение в соответствующие инстанции предложений по ее совершенствованию;

- осуществление организационно - методического руководства деятельностью инспекторов по административной практике подразделений и принятию мер по повышению уровня их профессиональной подготовки;

- осуществление контроля при рассмотрении жалоб и заявлений граждан, критических публикаций в печати по фактам необоснованного привлечения к административной ответственности, неправомерного задержания транспортных средств и отстранения от управления ими;

- подготовка информации в соответствующие органы государственной власти и управления, организации, учреждения о состоянии дисциплины в сфере дорожного движения;

- осуществление контроля за организацией производства в подразделениях ГАИ ОВД по делам об административных нарушениях ПДД;

- организация взаимодействия с другими органами внутренних дел, общественными формированиями и трудовыми коллективами в работе по предупреждению нарушений административного законодательства;

- изучение и обобщение положительного опыта работы в этой области, и принятие мер по его распространению;

- организация проведения в подразделениях ОВД занятий по изучению законодательства об ответственности за несоблюдение [правил](#) и иных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- оформление заказов и получение бланков процессуальных документов, предусмотренных законодательством, а также контроль за правильностью их учета, выдачи и использования;

- осуществление контроля, за правильностью и обоснованностью применения мер воздействия к нарушителям [ПДД](#), составления административных протоколов и других процессуальных документов;

- осуществление контроля прохождения административных материалов, подготовка их для рассмотрения должностными лицами, уполномоченными для их рассмотрения;

- принятие мер по своевременному и правильному исполнению постановлений о наложении административных взысканий, обеспечению своевременного взыскания штрафов, направлению в суд постановлений на лиц, взыскание штрафа с которых в принудительном порядке ввиду отсутствия заработка или по другим причинам невозможно;

- проведение дополнительной проверки по административным делам, если в них не содержится достоверных данных, подтверждающих факт нарушения требований ПДД;

- осуществление сверки с медицинскими учреждениями сведений о лицах, доставленных на освидетельствование для установления состояния опьянения;

- подготовка запросов и получение в медицинских учреждениях официальных заключений о степени тяжести телесных повреждений граждан, пострадавших при дорожно - транспортных происшествиях;

- осуществление контроля за правильностью учета и выдачи бланков строгой отчетности, а также ведения картотеки учета нарушений ПДД;

- подготовка информации о состоянии дисциплины участников дорожного движения в местные органы власти и управления, организации и учреждения. Внесение предложений об устранении причин и условий, способствующих их совершению.

- участие в проведении занятий по служебной подготовке, а также инструктаже нарядов, заступающих на службу.

ВОПРОС 2. ПРАВОВАЯ БАЗА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГАИ ПО БОРЬБЕ С НАРУШЕНИЯМИ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Правовой основой регламентирующей деятельность подразделений Госавтоинспекции по борьбе с нарушениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта является - Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, процессуально-исполнительный Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях, а также другие акты законодательства Республики Беларусь.

Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях определяет, какие деяния являются административными правонарушениями. Он закрепляет основания и условия административной ответственности, устанавливает административные взыскания, которые могут быть применены к физическим лицам, совершившим административные правонарушения, а также к юридическим лицам, признанным виновными и подлежащими административной ответственности в соответствии с настоящим Кодексом.

Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях основывается на Конституции Республики Беларусь и общепризнанных принципах международного права. Кодекс является единственным законом об административных правонарушениях, действующим на территории Республики Беларусь, основной задачей которого является предупреждение административных правонарушений.

Для целей единообразного и точного применения терминов, используемых в КоАП Республики Беларусь, принимаются следующие их определения:

вредные последствия - причинение имущественного, морального и иного вреда охраняемым Кодексом правам и интересам;

должностное лицо - физическое лицо, постоянно, временно или по специальному полномочию выполняющее организационно-распорядительные или административно-хозяйственные функции, либо лицо, уполномоченное в установленном порядке на совершение юридически значимых действий, а также государственный служащий, имеющий право в пределах своей компетенции отдавать распоряжения или приказы и принимать решения относительно лиц, не подчиненных ему по службе;

лицо, заменяющее родителей, - опекун, попечитель;

малолетний - физическое лицо, которое на день совершения административного правонарушения не достигло возраста четырнадцати лет;

незначительный размер ущерба - размер ущерба на сумму до сорока базовых величин;

несовершеннолетний - физическое лицо, которое на день совершения административного правонарушения не достигло возраста восемнадцати лет;

физическое лицо - гражданин Республики Беларусь, иностранный гражданин или лицо без гражданства, если иное не оговорено в настоящем Кодексе.

Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях устанавливает порядок административного процесса, права и обязанности его участников, а также порядок исполнения административного взыскания. Он является единым и обязательным для всех государственных органов, иных организаций и должностных лиц, ведущих административный процесс, а также для иных его участников.

Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях основывается на Конституции Республики Беларусь и общепризнанных принципах международного права. Если вступившими в силу международными договорами Республики Беларусь предусмотрены иные правила, чем те, которые установлены настоящим ПИКоАП, применяются правила международных договоров.

Задачами Процессуально-исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях являются установление правовой процедуры осуществления административного процесса, регулирование исполнения постановления о наложении административного взыскания, обеспечение прав и законных интересов физических и юридических лиц, которым административным правонарушением причинены вред жизни или здоровью либо имущественный или моральный вред, а равно защита прав, свобод и законных интересов лиц, подвергнутых административному взысканию. ПИКоАП Республики Беларусь об административных правонарушениях призван способствовать формированию в обществе уважения к правам и свободам человека и гражданина, утверждению справедливости.

Административный процесс на территории Республики Беларусь ведется независимо от места совершения административного правонарушения. При ведении административного процесса применяется закон, действующий соответственно во время начала ведения административного процесса, подготовки дела об административном правонарушении к рассмотрению, рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения административного взыскания. Действие ПИКоАП распространяется на граждан Республики Беларусь, иностранных граждан, лиц без гражданства, индивидуальных предпринимателей, государственные органы и их должностных лиц, а также на юридические лица.

В отношении лиц, обладающих правом дипломатической неприкосновенности, процессуальные действия, установленные ПИКоАП, производятся лишь по их просьбе или с их согласия. Согласие на производство этих действий испрашивается через Министерство иностранных дел Республики Беларусь.

Для целей единообразного и точного применения терминов, используемых в ПИКоАП Республики Беларусь, принимаются следующие их определения:

административный процесс - установленный ПИКоАП, порядок деятельности его участников по делу об административном правонарушении;

близкие родственники - родители, дети, усыновители, усыновленные (удочеренные), родные братья и сестры, дед, бабушка, внуки, а также супруг (супруга) потерпевшего, физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, свидетеля;

вред - вред жизни или здоровью либо имущественный или моральный вред, подлежащий денежному измерению;

дело об административном правонарушении - обособленное производство, которое включает в себя заявление, сообщение об административном правонарушении, протокол об административном правонарушении, постановление о наложении административного взыскания и иные материалы, относящиеся к административному правонарушению;

жалоба - требование о восстановлении прав, свобод и законных интересов, нарушенных при осуществлении административного процесса;

законные представители - родители, усыновители, опекуны, попечители потерпевшего, физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, представители организаций, на которых законодательством возложено выполнение обязанностей опекунов и попечителей над потерпевшим, физическим лицом, в отношении которого ведется административный процесс;

заявитель - физическое либо юридическое лицо, обратившееся в суд, орган, ведущий административный процесс, за защитой своего действительного или предполагаемого права либо сообщившее об известном ему готовящемся или совершенном административном правонарушении, предусмотренном Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях;

лицо, в отношении которого ведется административный процесс, - физическое или юридическое лицо, в отношении которого судом, органом, ведущим административный процесс, устанавливается виновность в совершении административного правонарушения;

лицо, подвергнутое административному взысканию, - физическое или юридическое лицо, в отношении которого вступило в законную силу постановление о наложении административного взыскания;

материалы - предметы и документы, являющиеся составной частью дела об административном правонарушении либо представленные для приобщения к нему;

ночное время - промежуток времени с 22 до 6 часов;

орган, ведущий административный процесс, - государственный орган, рассматривающий дело об административном правонарушении, должностное лицо, в пределах своей компетенции составляющее протокол об

административном правонарушении и ведущее подготовку дела об административном правонарушении либо налагающее административное взыскание;

постановление - решение, вынесенное судьей или органом, ведущим административный процесс;

процессуальные действия - предусмотренные настоящим Кодексом и производимые в соответствии с его положениями действия уполномоченных на то должностных лиц, совершаемые в ходе административного процесса;

родственники - лица, находящиеся в родственной связи, имеющие общих предков до прадеда и прабабки включительно, а также супруг (супруга), близкие родственники супруга (супруги);

суд - образованный в установленном законодательством порядке суд

ходатайство - устная или письменная просьба, обращенная к суду, органу, ведущему административный процесс.

В соответствии с постановлением Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 1 марта 2010 года № 47 «О наделении должностных лиц органов внутренних дел полномочиями на составление протоколов об административных правонарушениях и подготовку дел об административных правонарушениях к рассмотрению» и на основании части 2 статьи 3.29 Процессуально-исполнительного Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, имеют полномочия на составление протоколов об административных правонарушениях и подготовку дел об административных правонарушениях к рассмотрению по делам об административных правонарушениях, предусмотренных:

- частью 3 статьи 15.22, статьями 15.30, 15.50, 15.58, 15.63, 17.3, 17.9, 18.1, 18.3, 18.9, 18.12 - 18.29, 18.35 - 18.38, 18.43, 21.14, 21.15, 23.1 - 23.5, 24.4 - 24.6 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях на:

- начальников управлений, отделов (в том числе межрайонных), отделений и их заместителей, начальников отделов, отделений, оперативно-дежурных служб в управлениях, отделах и их заместителей, старших инспекторов по особым поручениям, старших инспекторов управлений, отделов, отделений, групп, начальников (командиров) и их заместителей, начальников служб строевых подразделений дорожно-патрульной службы и их заместителей, командиров батальонов, взводов строевых подразделений дорожно-патрульной службы и их заместителей Государственной автомобильной инспекции милиции общественной безопасности МВД;

- старших государственных автомобильных инспекторов, государственных автомобильных инспекторов, старших инспекторов, инспекторов отделов, отделений организации дорожного движения, дорожной инспекции, дорожного надзора, старших инженеров, инженеров по организации дорожного движения, старших инспекторов, инспекторов по административной практике, по агитации

и пропаганде, по дознанию, старших инспекторов, инспекторов, младших инспекторов по розыску транспортных средств, старших инспекторов, инспекторов, младших инспекторов дорожно-патрульной службы ГАИ;

- начальников и их заместителей, старших инспекторов, инспекторов, старших инспекторов по административной практике, инспекторов по административной практике отделов, отделений экологического надзора ГАИ;

- начальников и их заместителей регистрационно-экзаменационных подразделений, имеющих специальные звания, старших инспекторов-дежурных, инспекторов-дежурных, инспекторов-дежурных по выезду на места дорожно-транспортных происшествий, помощников дежурных оперативно-дежурных служб ГАИ.

ВОПРОС 3. УСЛОВИЯ НАСТУПЛЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И НАЛОЖЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ВЗЫСКАНИЙ

Административным правонарушением признается противоправное виновное, а также характеризующееся иными признаками, предусмотренными Кодексом об административных правонарушениях Республики Беларусь (далее - КоАП), деяние (действие или бездействие), за которое установлена административная ответственность.

Вина - психическое отношение физического лица к совершенному им противоправному деянию, выраженное в форме умысла или неосторожности. Виновным в совершении административного правонарушения может быть признано лишь вменяемое физическое лицо, совершившее противоправное деяние умышленно или по неосторожности.

Административным правонарушением может быть деяние в виде: оконченного административного правонарушения или покушения на административное правонарушение.

Административное правонарушение признается оконченным с момента совершения деяния. Административное правонарушение, связанное с наступлением последствий, указанных в статьях Особенной части КоАП, в том числе и Глава 18, признается оконченным с момента фактического наступления этих последствий. Покушением на административное правонарушение признается умышленное действие физического лица, непосредственно направленное на совершение административного правонарушения, однако если при этом оно не было доведено до конца по независящим от этого лица обстоятельствам.

Повторностью совершения административных правонарушений признается совершение двух или более административных правонарушений, предусмотренных одной и той же частью статьи либо статьей Особенной части КоАП, когда статья состоит из одной части.

Совершение административного правонарушения не признается повторным, если за ранее совершенное административное правонарушение лицо, его совершившее было освобождено от административной ответственности, либо в связи с истечением срока, по окончании которого лицо считается не подвергавшимся административному взысканию. Согласно КоАП, лицо считается не подвергавшимся административному взысканию, если в течение одного года со дня окончания исполнения основного и дополнительного административных взысканий не совершит нового административного правонарушения.

Совокупностью административных правонарушений признается совершение двух или более административных правонарушений, предусмотренных различными частями статьи (статей) либо статьями Особенной части КоАП, когда статьи состоят из одной части, ни за одно из которых лицо не было привлечено к административной ответственности. При этом не учитываются административные правонарушения, за которые лицо было освобождено от административной ответственности.

Лицо, признанное виновным в совершении административного правонарушения, вина которого по отношению к совершенному административному правонарушению установлена, подлежат привлечению к административной ответственности в соответствии с действующим законодательством. Административная ответственность основывается на принципах законности, равенства перед законом, неотвратимости ответственности, а также справедливости и гуманизма. Привлечение и освобождение от административной ответственности осуществляются не иначе как по постановлению (решению) компетентного органа (должностного лица) и на основании Кодекса об административных правонарушениях.

Физические лица, совершившие административные правонарушения, равны перед законом и подлежат административной ответственности независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства или места пребывания, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также юридические лица, привлекаемые к административной ответственности, равны перед законом и подлежат административной ответственности независимо от формы собственности, места нахождения, организационно-правовой формы и подчиненности, а также других обстоятельств. Лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина.

Административная ответственность должна быть справедливой и гуманной, то есть административное взыскание должно назначаться с учетом характера и вредных последствий совершенного административного правонарушения, обстоятельств его совершения, личности физического лица, совершившего административное правонарушение.

ПОНЯТИЕ АДМИНИСТРАТИВНОГО ВЗЫСКАНИЯ. Административное взыскание является мерой административной ответственности. Административное взыскание, налагаемое на физическое лицо, применяется в целях воспитания физического лица, совершившего административное правонарушение, а также предупреждения совершения новых правонарушений как самим физическим лицом, совершившим такое правонарушение, так и другими физическими лицами. Целью применения административного взыскания призвано способствовать восстановлению справедливости и является основанием для взыскания с физического или юридического лица возмещения вреда в порядке, предусмотренном законодательством.

За совершение административных правонарушений применяются следующие виды административных взысканий:

- предупреждение;
- штраф;
- исправительные работы;
- административный арест;
- лишение специального права;
- лишение права заниматься определенной деятельностью;
- конфискация;
- депортация;
- взыскание стоимости.

Административные взыскания делятся на: основные и дополнительные взыскания. Предупреждение, штраф, исправительные работы и административный арест применяются в качестве основного административного взыскания.

Лишение специального права, лишение права заниматься определенной деятельностью, а также депортация могут применяться как в качестве основного, так и дополнительного административного взыскания, а конфискация, взыскание стоимости применяются в качестве дополнительного административного взыскания. За одно административное правонарушение могут быть наложены как основное, так основное и дополнительные административные взыскания. Дополнительные административные взыскания применяются в случаях, предусмотренных статьями Особенной части настоящего Кодекса, за исключением взыскания стоимости.

В отношении юридических лиц применяются административные взыскания в виде: предупреждения, штрафа, лишение права заниматься определенной деятельностью, конфискации и взыскание стоимости.

Взыскания могут налагаться только судом в виде: исправительных работ, административного ареста, лишения права заниматься определенной деятельностью, конфискации и взыскания стоимости.

Административные взыскания в виде административного ареста за совершение административного правонарушения, а также в виде лишения права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами - могут налагаются органами внутренних дел.

Физическому лицу, совершившему административное правонарушение, должно быть назначено административное взыскание, необходимое и достаточное для его воспитания. Административное взыскание не имеет своей целью унижение человеческого достоинства физического лица, совершившего административное правонарушение, или причинение ему физических страданий, а административное взыскание, налагаемое на юридическое лицо и индивидуального предпринимателя, не имеет целью причинение вреда их деловой репутации.

В соответствии с КоАП, на несовершеннолетних в возрасте от четырнадцати до восемнадцати лет не может налагаться административное взыскание в виде административного ареста, а на несовершеннолетних в возрасте от четырнадцати до шестнадцати лет не могут налагаться также административные взыскания в виде штрафа (за исключением случаев, когда они имеют свои заработок, стипендию и (или) иной собственный доход) или исправительных работ. На несовершеннолетних в возрасте от четырнадцати до восемнадцати лет может налагаться административное взыскание в виде предупреждения независимо от того, предусмотрено ли оно в санкции статьи Особенной части КоАП Республики Беларусь.

Не подлежат административной ответственности физические лица, которые во время совершения деяния находилось в состоянии невменяемости, то есть не могли сознавать фактический характер и противоправность своего действия (бездействия) или руководить ими вследствие хронического или временного психического расстройства, слабоумия или иного психического заболевания.

Лица, на которых распространяется статус военнослужащего, а также лица начальствующего и рядового состава органов внутренних дел, Следственного комитета Республики Беларусь, органов финансовых расследований Комитета государственного контроля Республики Беларусь, органов и подразделений по чрезвычайным ситуациям несут ответственность за совершение административных правонарушений на общих основаниях. К указанным лицам не могут быть применены административные взыскания в виде исправительных работ или административного ареста, а к военнослужащим срочной военной службы - и штраф.

ПРАВИЛА НАЛОЖЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО ВЗЫСКАНИЯ.
Административное взыскание за совершенное административное

правонарушение налагается с учетом положений Общей части Кодекса об административных правонарушениях. При наложении административного взыскания на физическое лицо учитываются характер совершенного административного правонарушения, обстоятельства его совершения и личность физического лица, совершившего административное правонарушение, степень его вины, характер и размер причиненного им вреда, имущественное положение, а также обстоятельства, смягчающие или отягчающие административную ответственность.

При наложении административного взыскания на юридическое лицо учитываются характер административного правонарушения, характер и размер причиненного вреда, обстоятельства, смягчающие или отягчающие административную ответственность, а также финансово-экономическое положение юридического лица. Наложение административного взыскания не освобождает правонарушителя от исполнения обязанности, за неисполнение которой было наложено указанное взыскание.

При совершении двух или более административных правонарушений, образующих совокупность, основное и дополнительные административные взыскания налагаются за каждое совершенное административное правонарушение в отдельности.

СРОКИ НАЛОЖЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО ВЗЫСКАНИЯ. Административное взыскание может быть наложено - не позднее двух месяцев со дня его совершения. При длящемся административном правонарушении - не позднее двух месяцев со дня его обнаружения либо прекращения. В случае отмены или утраты силы постановления по делу об административном правонарушении при новом рассмотрении дела о административном правонарушении, административное взыскание может быть наложено не позднее двух месяцев со дня отмены или утраты силы постановления. При этом в случае неоднократной отмены постановления по делу об административном правонарушении административное взыскание не может быть наложено по истечении восьми месяцев со дня отмены первого постановления.

В случае отказа в возбуждении уголовного дела, прекращения проверки и разьяснения заявителю права возбудить в суде уголовное дело частного обвинения либо прекращения предварительного расследования по уголовному делу или уголовного преследования, но при наличии в деяниях признаков совершенного административного правонарушения административное взыскание может быть наложено не позднее двух месяцев со дня принятия решения об отказе в возбуждении уголовного дела или о прекращении проверки и разьяснении заявителю права возбудить в суде уголовное дело частного обвинения либо о прекращении предварительного расследования по уголовному делу или уголовного преследования, но не позднее трех лет со дня совершения административного правонарушения.

В случае приостановления рассмотрения дела об административном правонарушении - административное взыскание может быть наложено не позднее одного месяца со дня вынесения постановления о возобновлении рассмотрения дела об административном правонарушении.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СОБСТВЕННИКОВ (ВЛАДЕЛЬЦЕВ) ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. В случаях фиксации превышения скорости движения, нарушения правил остановки или стоянки транспортного средства работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, административной ответственности подлежит собственник (владелец) транспортного средства, за исключением случаев, когда у органа, ведущего административный процесс, до вынесения постановления о наложении административного взыскания, информации о лице, управлявшем транспортным средством в момент фиксации административного правонарушения - административной ответственности подлежит лицо управлявшее ТС. Собственник (владелец) транспортного средства не подлежит административной ответственности, если при ведении административного процесса будет установлено, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица, либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Если собственником (владельцем) транспортного средства является юридическое лицо, привлечению к административной ответственности подлежит лицо, управлявшее таким транспортным средством.

Основания для освобождения от административной ответственности в случае:

- признания совершенного административного правонарушения малозначительным;
- наличия смягчающих обстоятельств;
- примирения с потерпевшим;
- совершения правонарушения военнослужащим или иным лицом, на которых распространяется действие дисциплинарных уставов или специальных положений о дисциплине, могут быть освобождены от административной ответственности с передачей материалов о правонарушениях соответствующим органам для решения вопроса о привлечении их к дисциплинарной ответственности, за исключением случаев, когда в санкции статьи Особенной части настоящего Кодекса предусмотрены такие виды административных взысканий, как лишение специального права, лишение права заниматься определенной деятельностью, конфискация, взыскание стоимости, а также если повторное совершение административного правонарушения влечет уголовную ответственность.

- замены административного взыскания более мягким вследствие заболевания и т.д.

НАЧАЛО АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРОЦЕССА. Основаниями для начала административного процесса являются достаточные данные, указывающие на признаки административного правонарушения. Поводами к началу административного процесса являются:

- заявление физического лица (устно или письменно);
- сообщение должностного лица государственного органа, общественного объединения, иной организации;
- непосредственное обнаружение признаков административного правонарушения судом, органом, ведущим административный процесс.

- основаниями для начала административного процесса являются достаточные данные, указывающие на признаки административного правонарушения, предусмотренного статьей Особенной части Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, если при этом отсутствуют обстоятельства, исключающие административный процесс. Анонимное заявление не может служить поводом к началу административного процесса.

Сообщение должностного об административном правонарушении должно быть сделано в письменной форме и подписано руководителем. К нему могут прилагаться документы и иные материалы, подтверждающие достоверность сообщения об административном правонарушении.

При наличии поводов и оснований для начала административного процесса административный процесс считается начатым с момента:

- составления протокола об административном правонарушении;
- составления протокола о процессуальном действии;
- вынесения постановления о мерах обеспечения административного процесса;
- вынесения постановления о наложении административного взыскания в случаях, когда протокол об административном правонарушении не составляется;
- административного задержания физического лица.

Обстоятельствами, исключающими административный процесс в отношении физического лица, являются:

- отсутствие события административного правонарушения;
- отсутствие в деянии состава административного правонарушения;
- истечение сроков наложения административного взыскания;
- принятие законодательного акта, устраняющего административную ответственность, либо акта законодательства, устраняющего противоправность деяния;

- недостижение физическим лицом на день совершения деяния, предусмотренного статьей Особенной части Кодекса Республики Беларусь об

административных правонарушениях, возраста, с которого наступает административная ответственность;

- неменяемость физического лица, совершившего деяние, предусмотренное статьей Особенной части Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях;

- отсутствие заявления потерпевшего или его законного представителя, либо примирение потерпевшего с физическим лицом, в отношении которого ведется административный процесс;

- смерть физического лица, в отношении которого был начат административный процесс;

- наличие по тому же факту в отношении физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, постановления о наложении административного взыскания, а также наличие по данному факту уголовного дела;

- недоказанность виновности физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, в совершении административного правонарушения.

При наличии вышеуказанных органом, ведущим административный процесс, выносится постановление о прекращении дела об административном правонарушении с изложением оснований, исключающих административный процесс, о чем сообщается заявителю, органу, ведущему административный процесс и составившему протокол об административном правонарушении, и лицу, в отношении которого ведется административный процесс.

ПОДГОТОВКА ДЕЛА ОБ АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАВОНАРУШЕНИИ К РАССМОТРЕНИЮ

Подготовка дела об административном правонарушении к рассмотрению должна быть осуществлена не позднее десяти суток со дня начала административного процесса. Она может быть приостановлена при наличии следующих условий:

- назначении экспертизы - на срок проведения экспертизы;

- при направлении запроса в компетентные органы иностранных государств - до получения ответа на запрос;

- при проведении действий по установлению лица, подлежащего привлечению к административной ответственности, - до установления указанного лица. О приостановлении (возобновлении) подготовки дела об административном правонарушении судьей, должностным лицом органа, ведущего административный процесс, выносится мотивированное постановление.

Подготовка дела об административном правонарушении к рассмотрению возобновляется, если отпали основания для ее приостановления.

Протокол об административном правонарушении должен содержать дату и место его составления, должность, фамилию, имя и отчество лица, составившего

протокол; сведения о лице, в отношении которого ведется административный процесс; время, место и обстоятельства совершения административного правонарушения с указанием на часть статьи, статью, предусматривающую ответственность за данное правонарушение; фамилии, имена и отчества, адреса потерпевших и свидетелей, если они имеются; отметку о том, что лицу, в отношении которого ведется административный процесс, разъяснены его права и обязанности; перечень материалов, прилагающихся к протоколу об административном правонарушении; иные сведения, необходимые для разрешения дела.

В дальнейшем протокол подписывается лицом, его составившим, физическим лицом, в отношении которого ведется административный процесс, представителем юридического лица, в отношении которого ведется административный процесс. В случае отказа указанных лиц от подписания протокола или неявки в орган, ведущий административный процесс, для подписания протокола в нем делается соответствующая запись.

Лицо, в отношении которого ведется административный процесс, вправе делать замечания и давать объяснения по содержанию протокола, которые вносятся в протокол. В последствии им вручается копия протокола под расписку. Если лицо было извещено должным образом, однако не явилось в орган, ведущий административный процесс, для подписания протокола, тогда копия протокола об административном правонарушении направляется лицу, в отношении которого он составлен, в течение трех дней со дня составления протокола.

В случае, когда физическое лицо признало себя виновным в совершении административного правонарушения и выразило согласие на применение к нему административного взыскания без составления протокола об административном правонарушении и возмещение вреда в случае его причинения, протокол об административном правонарушении не составляется. Лицом, уполномоченным составлять протокол об административном правонарушении, выносятся постановление о наложении административного взыскания, которое вступает в законную силу с момента его вынесения.

В случаях фиксации превышения скорости движения, нарушения правил остановки или стоянки транспортного средства работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами протокол об административном правонарушении не составляется. В этом случае должностным лицом выносятся постановление о наложении административного взыскания без участия лица, в отношении которого ведется административный процесс. Данное постановление вступает в законную силу с момента его вынесения.

Постановление должно содержать дату и место его составления; наименование органа, должность и фамилию лица, вынесшего постановление; сведения о лице, привлекаемом к административной ответственности; время,

место и обстоятельства совершения административного правонарушения с указанием на часть статьи, статью Особенной части Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, предусматривающую ответственность за данное правонарушение; изображение транспортного средства, зафиксированное работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами в момент совершения правонарушения; принятое решение. Постановление о наложении административного взыскания подписывается лицом, его составившим. Копия постановления в течение трех дней со дня его вынесения вручается или высылается заказным письмом лицу, в отношении которого оно вынесено.

Если физическое лицо не согласно с привлечением его к административной ответственности и подало об этом письменное заявление в Государственную автомобильную инспекцию по месту жительства в течение одного месяца со дня получения копии постановления о наложении административного взыскания, а также в случае опротестования такого постановления данное постановление утрачивает силу в день получения указанного заявления (протеста). В дальнейшем административный процесс по данному факту ведется в порядке, предусмотренном настоящим Кодексом, с учетом положений статьи 4.9 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях и части 5 статьи 2.7 ПИК_оАП (Должностное лицо органа, ведущего административный процесс, не обязано доказывать виновность лица в превышении им скорости движения, нарушении правил остановки или стоянки транспортного средства, зафиксированных работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи (далее - работающие в автоматическом режиме специальные технические средства)).

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

4. Правовое положение Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

5. Виды и структура подразделений Государственной автомобильной инспекции.

6. Роль и основные задачи ГАИ в системе обеспечения безопасности дорожного движения.

Используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года №313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях, 21 апреля 2003 г. №194-З: принят Палатой представителей 17.12.2002: одобр. Советом Республики 02.04.2003 (в редакции Закона Республики Беларусь от 28.04.2015 №256-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

3. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях, 20 декабря 2006 г. № 194-З: принят Палатой представителей 09.11.2006: одобр. Советом Республики 1 декабря 2006 (в ред. Закона Республики Беларусь от 10.01.2015 №243-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

Основная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012, №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

Дополнительная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема №7

«Процесс автомобилизации в Республике Беларусь»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС 1. АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ И ЕЕ НЕГАТИВНОЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОЛОГИЮ И ЧЕЛОВЕКА

Долгие годы развития человеческой цивилизации на планете Земля не прошли бесследно. К концу XX века кислотные осадки, озоновые дыры, глобальное потепление климата, загрязнение земель, рек, морей и океанов, ядерные аварии и многие другие виды и последствия человеческой деятельности привели к деградации лесов, гибели многих видов флоры и фауны. И каждый житель Земли сегодня, наверное, знает о том, как изменяется планета под влиянием человека. Наиболее сильно это стало проявляться со второй половины XIX века, когда начала интенсивно развиваться промышленность. С этого времени человеческая деятельность ведет к деградации экосистем, загрязнению воздуха и воды, разрушению почв, обеднению животного и растительного мира.

В начавшемся новом тысячелетии сотни и даже тысячи видов живых организмов находятся под угрозой исчезновения. Многие из них мы уже потеряли навсегда. Однако, к сожалению, довольно мало людей знают о тех масштабах трагедии, которая разыгрывается в настоящее время на Земле, о тех последствиях человеческой деятельности, которые мешают нормально жить на планете не только человеку, но и бабочке, рыбешке, лягушке, слону или аисту. А ведь все они так нужны нашей биосфере!

Ученые установили, что концентрация диоксида углерода в атмосфере за последние 150 лет повысилась до 0,034 %. Возросло содержание и некоторых иных газов, например метана. В свою очередь, это привело к развитию так называемого парникового эффекта. Средняя температура на планете за это время в целом возросла на 0,6°C, а в отдельных регионах даже на 1,4°C.

Трудно представить себе сегодня человеческую цивилизацию без автомобиля. В развитых странах он стал не только основным транспортным средством, но и частью быта. Естественное стремление человека к свободе передвижения, усложнение функций в производственной деятельности и сфере услуг, наконец, сама жизнь в больших городах, городских агломерациях - все это обуславливает рост числа легковых автомобилей индивидуального пользования и увеличение объема грузовых перевозок. Уровень автомобилизации уже давно стал одним из основных показателей экономического развития страны, качества жизни населения. При этом в понятие «автомобилизация» включают комплекс технических средств, обеспечивающих движение: автомобиль и дорогу.

Однако достижения научно-технического прогресса приносят людям не только пользу, но и вред. «За все надо платить» - гласит народная мудрость. Плата за автомобиль - наше здоровье, наша жизнь. Это вероятность дорожно-транспортных происшествий, несчастных случаев. Это и неизбежность вреда от загрязнения окружающей среды выбросами отработавших газов, транспортного

шума, иных физических воздействий. От них приходится страдать всем людям, даже тем, кто никогда не пользуется автомобилем. И не только людям - всей природе.

Воздействие человека на атмосферу проявляется не только в результате работы промышленных предприятий, но и вследствие использования людьми большого количества транспортных средств.

В 1950 г. мировой парк насчитывал 48 млн автомобилей. В 1970 г. их было уже 181, а в 1980 г. - более 320 млн. В 1990-2000-е гг. XX века в мире насчитывалось более 500 млн. единиц автотранспорта. Ежегодный прирост производства автотранспортных средств составлял в то время 30-40 млн единиц, что уже к 2000 г. должно было увеличить общее количество автомобилей 700 млн. единиц, а к 2005 г. - до 1 млрд. Помимо автомобильного на планете широко развиты железнодорожный, морской, речной и авиационный транспорт, оказывающие значительное воздействие на окружающую среду, например, еще в середине 80-х гг. XX века в США выбросы оксида углерода автотранспортом достигали 66 млн. т, на морской транспорт приходилось 1,5 млн. т, авиационный - 1,0, железнодорожный - 0,3 млн. т.

Воздействие транспорта на окружающую среду проявляется как непосредственно, так и косвенно. Последнее включает в процессы, которые сопровождают производство и эксплуатацию автомобилей, начиная от добычи руды и нефти и заканчивая утилизацией старых транспортных средств. На загрязнение атмосферы влияют практически все эти процессы. Уже при добыче руды и ее транспортировке происходит существенное запыление атмосферы.

При выплавке металла на плавильных предприятиях в атмосферу поступает огромное количество загрязняющих веществ. Среди них широко представлены соединения серы и азота, пыль и металлы. Так, выброс пыли в расчете на 1 т предельного чугуна составляет 4,5 кг, сернистого газа - 2,7, а марганца - до 0,6 кг. Производство металла дает и огромное количество тепла, также рассеивающегося в атмосфере.

При производстве алюминия для автомобильной и авиационной промышленности в атмосферу попадает очень много фтора, приводящего к гибели растительности и животных. Возле таких заводов образуются так называемые «пустыни», где погибшие деревья могут лежать без разрушения десятилетиями.

Токсично производство пластмасс, используемых в автомобилестроении, а также резины для колес. Покраска автомобилей вызывает попадание в окружающую среду значительного количества летучих органических соединений.

Нельзя оставить без внимания добычу нефти и производство горючего для транспорта. Только в Западной Европе автомобили с двигателями внутреннего сгорания потребляют около 45 % всей расходуемой нефти. В процессе ее добычи

происходит разрушение природных комплексов, загрязнение почвы, атмосферы при сжигании попутных газов, морей при авариях танкеров и т.д.

Нефтехимия является одной из наиболее грязных отраслей промышленности. Она поставляет в атмосферу соединения серы, а также ряд ароматических органических веществ.

Транспорт оказывает на окружающую среду различные воздействия и в процессе эксплуатации. Наиболее значимым из них является ее загрязнение. Отходящие газы двигателей содержат сложную смесь из более чем 200 компонентов, среди которых немало канцерогенов. Значения выбросов вредных веществ в отработавших газах автотранспорта зависят от целого ряда факторов: отношения в смеси воздуха и топлива, режимов движения автотранспорта, рельефа и качества дорог, технического состояния автотранспорта и др. Состав и объемы выбросов зависят также от типа двигателя. Принято считать дизельные двигатели более экологически чистыми. Однако дизельные двигатели отличаются повышенными выбросами сажи, образующейся вследствие перегрузки топлива. Сажа насыщена канцерогенными углеводородами и микроэлементами; их выбросы в атмосферу недопустимы.

В связи с тем, что отработавшие газы автомобилей поступают в нижний слой атмосферы, а процесс их рассеивания значительно отличается от процесса рассеяния высоких стационарных источников, вредные вещества находятся практически в зоне дыхания человека. Поэтому автомобильный транспорт следует отнести к категории наиболее опасных источников загрязнения атмосферного воздуха вблизи автомагистралей.

Загрязнение воздуха ухудшает качество среды обитания всего населения придорожных территорий, и контрольные санитарные и природоохранные органы обоснованно обращают на это первоочередное внимание. Однако распространение вредных газов имеет все же кратковременный характер и с уменьшением или прекращением движения также снижается. Все виды загрязнения воздуха через сравнительно короткое время переходят в более безопасные формы.

Загрязнение поверхности земли транспортными и дорожными выбросами накапливается постепенно, в зависимости от числа проходов транспортных средств, и сохраняется очень долго даже после ликвидации дороги. Для будущего поколения, которое, вероятно, откажется от автомобилей в их современном виде, транспортное загрязнение почвы останется тяжелым наследством прошлого. Не исключено, что при ликвидации построенных нами дорог загрязненную неокислившимися металлами почву придется убирать с поверхности.

Накапливающиеся в почве химические элементы, особенно металлы, охотно усваиваются растениями и через них по пищевой цепи переходят в организм животных и человека. Часть их растворяется и выносится стоковыми

водами, попадает затем в реки, водоемы и уже через питьевую воду также может оказаться в организме человека.

Наиболее токсичным транспортным загрязнителем считается свинец. Он относится к распространенным элементам: его среднемировой кларк (фоновое содержание) в почве считается 10 мг/кг. Примерно такого же уровня достигает содержание свинца в растениях (на сухую массу). Общесанитарный показатель содержания свинца в почве с учетом фона - 32 мг/кг.

По некоторым данным содержание свинца на поверхности почвы на краю полосы отвода обычно составляет до 1000 мг/кг, но в пыли городских улиц с очень большим движением может быть в 5 раз больше. Большинство растений легко переносят повышенное содержание в почве тяжелых металлов, только при содержании свинца более 3000 мг/кг возникает заметное угнетение. Для животных опасность вызывает уже 150 мг/кг свинца в пище.

В США в конце 70-х гг. XX в. были опубликованы данные исследований, свидетельствующие, что в каждом погонном метре защитной полосы шириной 100 м дороги с интенсивностью движения 90 тыс. авт./сут. за 10 лет эксплуатации аккумулировалось 3 кг свинца. Это послужило действенным аргументом в пользу ограничения применения свинцовых добавок. По данным, полученным в Голландии, при общем фоновом содержании свинца в траве 5 мг/кг сухого веса на обочинах его оказалось в 40 раз, а на разделительной полосе - в 100 раз больше. На основании этих данных был введен запрет на использование для фуража травы в полосе 150 м от автомагистралей.

Согласно выполненным латвийскими учеными замерам концентрация металлов в почве на глубине 5-10 см вдвое меньше, чем в поверхностном слое до 5 см. Наибольшее количество отложений обнаружено на расстоянии 7-15 м от края проезжей части. Установлено, что через 25 м концентрация снижается примерно вдвое и через 100 м приближается к фоновой. Учитывая, однако, что до половины свинцовых частиц не выпадает сразу на землю, а разносится с аэрозолями, выбросы свинца, хоть и в меньшей концентрации, могут откладываться на больших расстояниях от дороги.

По данным ряда наблюдений из общего количества выбросов твердых частиц, включая металлы, примерно 25 % остается до смыва на проезжей части, 75 % распределяется на поверхности прилегающей территории, включая обочины. В зависимости от конструктивного профиля и площади покрытия в сточные дождевые или смывные воды попадает от 25 % до 50 % твердых частиц.

Загрязнение атмосферы весьма неблагоприятно отражается на здоровье человека. Запыленность воздуха кремнием (свободная форма и диоксид) вызывает силикозы. При этом заболевании ткань легкого заменяется соединительной тканью и перестает функционировать. У людей, постоянно находящихся в сильно запыленном воздухе, возникают бронхиты, астма, аллергические реакции. Ряд легочных заболеваний, в том числе рак, связан с

запыленностью атмосферы асбестом, что особенно четко проявляется в районах расположения предприятий по производству цемента.

Травмы глаз золой на улицах промышленных центров достигают 30-60 % всех глазных заболеваний.

Воздействие сернистого газа и его производных на организм человека и животных поражает верхние дыхательные пути. Сернистый ангидрид в концентрации до 20 мг/м^3 вызывает раздражение слизистых оболочек носа, горла, глаз. Воздействие больших доз диоксида серы может приводить к теку легких и смерти.

В крупных городах и промышленных центрах, где в воздушной среде содержится большое количество канцерогенных полициклических углеводородов, люди чаще страдают раковыми, психическими заболеваниями.

Среди «городских» загрязнителей бензол вызывает рак крови, кадмий - рак предстательной железы, мышьяк - рак кожи, печени, асбест - рак легких. Весьма токсичен бензопирен ($\text{C}_{20}\text{H}_{12}$). Его источником являются выхлопы транспорта, промышленные отходы при переработке и сжигании топлива. Концентрация этого вещества в местах интенсивного движения транспорта может достигать в воздухе 6 мкг/100 м^3 . При переработке нефти в ряде случаев его концентрация может достигать 3500 мкг/100 м^3 . Авиационный газотурбинный двигатель может выбрасывать до 2-4 мг бензопирена за 1 мин работы.

Опыты, проведенные учеными, показали, что даже ничтожные количества бензопирена могут вызывать появление злокачественных опухолей.

У детей загрязнение среды может вызывать заболевание рахитом, приводить к отклонениям в массе и росте, изменениям формулы крови. У детей, проживающих в загрязненных районах, наблюдается стойкое повышение артериального давления, многие из них страдают разными формами анемией. Число аллергических заболеваний в загрязненных районах городов может возрасть в 5-6 раз.

Весьма неблагоприятно воздействуют на организм человека выбросы автотранспорта. Нами уже рассмотрено влияние смога. В то же время оксид углерода, препятствуя абсорбированию кровью кислорода, может ослаблять мыслительные способности человека, замедлять рефлексy и стать причиной смерти. Острое отравление СО нарушает азотный обмен, изменяет содержание белков плазмы, снижает сердечную деятельность, ухудшает работу почек. Смертельная его доза - 3000 мг/м^3 в течение 1 ч, $14\ 080 \text{ мг/м}^3$ - 1-3 мин. Хроническое отравление СО усиливает распад гликогена в печени, нарушает утилизацию глюкозы, угнетает активность сердца и мозга.

Свинец вызывает хроническое отравление организма с различными проявлениями. Он может поражать кровеносную, нервную, мочеполовую системы, нарушать синтез белка. Свинец может приводить к снижению умственных способностей у детей. При его концентрации в крови $0,85 \text{ мг/л}$

возникают головные боли, усталость, депрессии, психические расстройства. Однократное вдыхание свинца в концентрации 271-795 мг/м³ вызывает смерть.

Восприимчивость организма к вирусам повышают оксиды азота. Раздражая легкие, они могут вызывать бронхиты и пневмонии. Оксид азота является кровяным ядом. Он переводит оксигемоглобин в метгемоглобин, оказывает прямое действие на центральную нервную систему. Хроническое отравление оксидом азота нарушает функции дыхания и кровообращения. Диоксид азота вызывает отек легких, стимулирует анаэробное окисление в легочной ткани.

Озон приводит к обострению хронических заболеваний сердца, снижению сопротивляемости простудным заболеваниям, может вызывать бронхиты и астму.

Аммиак сильно раздражает глаза, верхние дыхательные пути, вызывает головную боль. Летальный исход может наступить при вдыхании его паров в концентрации 1500-2700 мг/м³ в течение 0,5-1 ч.

Весьма токсичны пары ртути. Их воздействие на организм человека проявляется разнообразно, что зависит от путей поступления в организм и дозы.

Канцерогенные углеводороды на фоне выше сказанного могут вызывать наследственные изменения в организме человека и животных, которые будут проявляться у будущих поколений.

Наряду с загрязнением воздуха шум стал не менее распространенным следствием технического прогресса и развития транспорта.

Физическая сущность звука заключается в возбужденном каким-либо источником колебании атмосферы (или иной проводящей среды). Ухо реагирует на колебательные процессы с частотой от 20 Гц до 20 кГц. За этими пределами возникают инфразвук и ультразвук, при определенной силе опасные для людей.

Сила звука - давление звуковых колебаний (сверх атмосферного), как и любого другого физического действия, может измеряться мощностью. Используя терминологию физики, можно сказать, что большегрузный дизельный автомобиль с полезной мощностью более 200 кВт является источником акустического излучения мощностью примерно 10 Вт. Изменение уровня звука на 5 дБа соответствует изменению звукового давления на 0,01 Па. Такое изменение достаточно резко ощущается для низких звуков, меньше - для высоких.

Уровень шума измеряют в специальных единицах - децибелах (дБа), соответствующих логарифму отношения данной величины звука к порогу слышимости. Это означает, что увеличение уровня шума на 10 дБа соответствует ощущению роста в два раза.

Существует шкала уровней шума от разных источников: 90 дБа - предел нормального физиологического восприятия человека, дальше уже начинаются болезненные явления. Ведь 120 дБа - это избыточное давление в 20 Па.

Воздействие транспортного шума на окружающую среду, в первую очередь на среду обитания человека, стало проблемой. Порой тяжелый грузовик с

одноосным прицепом, везущий два десятка газовых труб, создает шума больше, чем самая крутая рок-группа, работающая на пороге болевых ощущений и психического расстройства.

Считается, что в городских условиях 60-80 % шума создает движение транспортных средств.

Источниками шума в движущемся автомобиле являются поверхности силового агрегата, системы впуска и выпуска, агрегаты трансмиссий, колеса в контакте с дорожным покрытием, колебания подвески и кузова, взаимодействие кузова с потоком воздуха. В шумовых характеристиках проявляется общий технический уровень и качество автомобиля и дороги.

Запрет грузового движения дает снижение уровня шума примерно на 10 дБа. Аналогичный эффект дает исключение движения мотоциклов. Ограничение скорости движения ниже 50 км/ч, как правило, не дает снижения шума.

Транспортные факторы - интенсивность, состав, скорость движения, эксплуатационное состояние автомобилей, вид перевозимых грузов - оказывают наибольшее влияние на уровень шума. Немалое значение имеют и дорожные факторы. Для грузовых машин наибольший шум создает двигатель, особенно когда ему приходится работать на пониженных передачах. Но для легковых машин важнее шум качения. Конечно, вряд ли можно ожидать, что в целях сокращения шума будут ограничивать мощность грузовиков или снижать сцепление шин с покрытием, уменьшая этим безопасность движения на высоких скоростях.

Автомобильный транспорт является виновником образования в городах так называемого фотохимического смога (тумана). Он возникает при наличии в атмосфере высокой концентрации оксидов азота, углеводородов, озона и других загрязнителей, интенсивной солнечной радиации, безветрия или очень слабого обмена воздушных масс в приземном слое воздуха.

При высоком загрязнении воздуха городов выхлопами автотранспорта в ясные дни солнечная радиация вызывает расщепление молекул диоксида азота с образованием окиси азота и атомарного кислорода. В результате взаимодействия последнего с молекулярным кислородом образуется озон. В приземном слое воздуха он весьма токсичен. Предельно допустимая концентрация его в воздухе составляет 0,00001 %. Оксид азота довольно быстро вступает в реакции с ароматическими углеводородами из выхлопов автомобилей, а озон накапливается. В дальнейшем при его вступлении в реакции с углеводородами происходит образование различных перекисей, которые также являются составляющими фотохимического смога. Среди отдельных компонент смога весьма значим пироксиацетилнитрат (ПАН). Он и является действующим началом фотохимического смога.

Смог поражает глаза и легкие людей, вызывает удушье. Под действием смога возникают головные боли, сонливость, быстрая утомляемость, желудочно-кишечные раздражения. При его высоких концентрациях может наступать

смерть в результате удушья. Например, в декабре 1952 г. в Лондоне из-за смога в течение 3-4 дней погибло около 4 тыс. человек. В Нью-Йорке в 1963 г. погибло свыше 400 человек.

Впервые смог начал проявляться в 30-е гг. XX века над Лос-Анжелесом (США). Город характеризуется особым климатом вследствие того, что залив, на берегу которого он расположен, с трех сторон окружен горами. Воздушный поток, устремляющийся к городу, сильно нагревается и поднимается вверх. На высоте 200-250 м его перекрывает низкий инверсионный слой. Город как бы закрывается гигантской крышкой.

Поскольку парк автомобилей в городе весьма велик, то уже к обеденному времени в атмосфере над городом накапливается огромное количество выхлопных газов, которые не могут сразу высоко подняться. Лишь во второй половине дня под действием усиливающегося нагрева инверсионный поток ослабевает и образовавшийся смог постепенно рассеивается.

Количество загрязняющих воздух веществ в Лос-Анжелесе во второй половине XX в. могло достигать 12 тыс. т в день. А поскольку в городе такое загрязнение атмосферы в среднем наблюдается 261 день в году (по количеству температурных инверсий), то проживание здесь весьма затруднительно.

Озон из приземного слоя воздуха весьма неблагоприятен и для сельскохозяйственных растений. Например, только в США из-за его токсичного воздействия, а также влияния серы ежегодно погибает 2-4 % урожая на сумму до 2 млрд долларов.

В последнее десятилетие XX века загрязнение атмосферы в Беларуси было довольно существенно. Еще в 1985 г. стационарными источниками в атмосферу было выброшено 1436,864 тыс. тонн загрязняющих веществ. К 1990 г. эта цифра понизилась до 1173,297 тыс. т. В дальнейшем распад СССР, остановка многих промышленных предприятий, а также некоторые изменения в технологиях привели к тому, что объемы выбросов в атмосферу снизились к 2000 г. до 358,5 тыс. т. Однако в первые годы нового столетия они снова стали расти и в 2002 г. составили 381 тыс. тонн.

Среди отдельных областей «первенство» в загрязнении атмосферы промышленными выбросами в последние годы столетия принадлежало Витебской и Минской (включая Минск). Например, в 1996 г. при общем объеме выбросов предприятиями в 480,5 тыс. тонн, в Витебской области было выброшено 135,2 тыс. т, а в Минской - 112,2 тыс. т. Причем только в Минске выбросы составили 54,2 тыс. т.

ВОПРОС 2. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ В СФЕРЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Научные исследования показали, что количественный и качественный состав отработавших газов двигателей внутреннего сгорания многих автомобилей является функцией их технического состояния (длины пробега, времени эксплуатации и т. д.). Следовательно, для оценки и прогноза влияния выбросов от автотранспорта на качество воздушной среды количественные показатели являются необходимыми, но недостаточными характеристиками.

Несмотря на резкое увеличение количества легковых автомобилей за последние годы, большегрузные автомобили в промышленных городах остаются основными источниками загрязнения воздуха. Использование их для перевозок мелких партий товаров сопряжено с излишним расходом топлива на тонну перевезенного груза, а следовательно неоправданно большими выбросами вредных веществ. С точки зрения, как экономичности, так и экологических параметров следует, что в городах должны эксплуатироваться преимущественно автомобили грузоподъемностью 1-3 т, а на между, пригородных перевозках - 15 тонн и более. Это снижает не только затраты на перевозки, но и негативное воздействие на окружающую среду. Увеличение доли грузовых автомобилей малой и большой грузоподъемности до 30 % и 45 % соответственно и сокращение грузового автопарка за счет этого на четверть уменьшили бы условный выброс загрязняющих веществ в атмосферу на 20 %.

В Республике Беларусь продолжительность эксплуатации многих автомобилей, динамика их количественного изменения составляет 10 и более лет, поэтому пробег большинства из них превышает 100 тыс. км. Иными словами, у большинства автомобилей экологические характеристики однозначно выходят за нормативные требования.

Невысокий технический уровень сервисного обслуживания автомобилей, длительные сроки эксплуатации парка автотранспортных средств затрудняют точную оценку реальных выбросов вредных веществ автомобильным транспортом. Это можно видеть по результатам оценки влияния отклонений режимных параметров двигателей на выбросы вредных веществ в результате нарушения требований к регулировке при эксплуатации автотранспортных средств. Дизельные двигатели по ряду экологических показателей предпочтительнее бензиновых (например, при их эксплуатации ниже уровень выброса CO и непредельных углеводородов). Однако они отличаются повышенной эмиссией диоксида азота и твердых частей, в частности сажи. Наиболее значительный перерасход топлива наблюдается при неисправностях топливной аппаратуры, что негативно сказывается на всех экологических показателях автомобиля.

Поддержание экологических характеристик автомобиля на установленном уровне обеспечивается путем регулярных проверок во время проведения гостехосмотра и осуществления контроля в процессе его эксплуатации.

Перечень неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортного средства, включает превышение норм содержания вредных веществ в отработавших газах и их дымность; течи топлива и охлаждающей жидкости; пропуск отработавших газов в соединениях выпускного коллектора с двигателем и выхлопной трубой; вытекание масла и других жидкостей в гидросистемах машин и их рабочих отсеках; превышение уровня шума от работы двигателя или рабочего оборудования машины и ряд других неисправностей.

Для обеспечения снижения вредного влияния автомобильного транспорта на экологию при его эксплуатации необходимо основное внимание уделять соблюдению норм по обеспечению исправного технического состояния оборудования. Как бы тщательно не была разработана нормативная документация, какой бы высокой квалификацией не обладал водитель, неисправный в техническом отношении автомобиль не будет соответствовать требованиям экологической безопасности.

Опыт показывает, что обеспечить исправность транспорта можно только путем систематических проверок его технического состояния, периодического технического обслуживания и ремонта.

Необходимо также внедрение системы сервисного технического обслуживания автотранспорта, что обеспечит полную ответственность производителя техники за работоспособность своей продукции в течение всего срока эксплуатации в любом регионе. По транспорту иностранного производства фирменное обслуживание в основном обеспечивается дилерами крупных компаний и достаточно быстро развивается на всей территории Республики Беларусь.

Экологический вред, причиняемый транспортным средством, зависит не только от его технических характеристик и технического состояния, но и от уровня мастерства управления. Основной вред, причиняемый экологии автомобилем при непосредственном движении, связан с выбросом излишнего количества отработавших газов вследствие перерасхода топлива, вызванного особенностями стиля управления транспортным средством. Вредные вещества при эксплуатации подвижных транспортных средств поступают в воздух с отработавшими газами, испарениями из топливных систем и при заправке, а также с картерными газами. На выбросы оксида углерода значительное влияние оказывают рельеф дороги и режим движения автомашины. Так, например, при ускорении и торможении содержание оксида углерода в отработавших газах увеличивается почти в 8 раз. Минимальное количество оксида углерода выделяется при равномерной скорости автомобиля 60 км/ч.

С целью снижения степени отрицательного влияния автотранспорта на окружающую среду в мире разрабатывается ряд мер. Среди них:

- совершенствование двигателей внутреннего сгорания;
- перевод автомобилей на дизельное топливо;
- замена бензина другими видами топлива (пропан-бутановая смесь, спирты, рапсовое масло, синтетическое топливо из сахарного тростника, маниоки и т.д.);
- замена двигателей внутреннего сгорания на электродвигатели;
- внедрение нейтрализаторов отработанных газов;
- исключение этилирующих присадок в бензине;
- внедрение автоматизированных систем управления транспортными потоками в городах.

В конце XX века автомобили ведущих фирм мира выбрасывали в окружающую среду в 10-16 раз меньше загрязняющих веществ, нежели в 80-х гг. Этому способствовали такие нововведения, как работа двигателей на переобедненных смесях, впрыск топлива вместо карбюраторного смесеобразования, электронное зажигание и др.

Большое внимание было уделено прекращению применения бензина со свинцом. Уже к 2000 г. страны ЕС должны были полностью прекратить использование свинца в производстве автомобильного горючего. Крайний срок продлялся до 2002 г.

Использование нейтрализаторов выхлопных газов также позволяет существенно снизить загрязнение атмосферы. Особенно эффективны платиновые нейтрализаторы. Каталитические преобразователи на автомобилях содержат всего несколько граммов металлов, например только 2 г платины. В связи с использованием таких нейтрализаторов спрос на металлы платиновой группы существенно вырос. Так, только в США спрос на них вырос с 11,5 т в 1975 г. до 40 т в 1988 г. Более 85 % автомобилей этой страны оборудованы такими нейтрализаторами.

Разработанные в России катализаторы снижают уровень CO в отработанных газах автомобилей на 80 %, CH₄ - на 70 %, NO - на 50 %. В нейтрализаторах российского производства используется окись алюминия.

Активно ведется поиск альтернативных видов топлива. Прежде всего, бензин заменяется на газ. В ряде стран разработаны методы использования в качестве топлива для автомобилей спиртов. На метаноле работает общественный транспорт города Стокгольма. В Бразилии на автозаправках можно заливать в баки машин топливный спирт. Швеция использует топливо, производимое из рапсового масла. Разрабатываются и двигатели, работающие на водороде. Однако все эти методы пока еще внедряются слабо.

Во многих городах мира разработаны и внедрены в практику автоматизированные системы управления транспортными потоками. Это дало возможность разгрузить городские магистрали и снизить количество выбросов,

особенно на перекрестках, где машины стоят с работающими двигателями. Эти системы позволяют давать «зеленый свет» значительным потокам машин, направляют многие из них в обход в случае возникновения пробок на дорогах.

В Москве уже до 1990 г. была внедрена система «Старт». Она позволила оптимально управлять движением транспорта во всем городе. Система представляет собой замкнутый контур: транспорт-детекторы (датчики) - ЭВМ-светофорная сигнализация и дорожные знаки-транспорт. Система позволяет на 22-25 % сократить задержки у перекрестков, на 8-10 % сократить количество дорожных аварий, увеличить скорость движения, снизить уровень шума, улучшить санитарное состояние города. Похожие системы были внедрены и в других городах бывшего СССР: Омске, Баку, Алма-Ате. Однако они создавались под конкретный город и в иных городах практически неприменимы.

Для того чтобы снизить вредное влияние автомобиля на экологию в процессе его непосредственного движения по дороге, следует соблюдать ряд специальных приемов управления. Необходимо следить за давлением воздуха в колесах. Слишком низкое давление часто становится причиной повышенного расхода топлива. Рекомендуемое производителем давление шин, как правило, указывается в сервисной книге и дублируется на обратной стороне лючка бензобака либо в дверном проеме на средней стойке кузова. Некоторые водители даже превышают рекомендованное давление на 0,2-0,3 атмосферы. В таком случае нагрузка на детали ходовой части возрастает, но расход топлива немного снижается.

Дополнительный вес ведет к повышенному расходу топлива. Для легкового автомобиля каждые 50 кг груза приводят к перерасходу горючего приблизительно на 2 %. Необходимо следить за техническим состоянием автомобиля. Если нарушены углы установки колес (развал-схождение), автомобиль будет потреблять больше топлива. К повышенному расходу горючего может также привести нарушение регулировок двигателя. Кроме того, на расход топлива могут влиять неисправности тормозной, топливной и других систем. Своевременное техническое обслуживание способно предотвратить эти проблемы.

Необходимо избегать резких разгонов и торможений. Наиболее экономичным является равномерный режим движения. При торможении двигателем в большинстве автомобилей подача топлива отключается автоматически.

Необходимо избегать пробок. Правильная организация рабочего дня поможет сэкономить не только топливо и время, но и сократить вредное воздействие на экологию.

Не рекомендуется прогревать двигатель до рабочей температуры перед началом движения. Необходимо определить, при какой температуре охлаждающей жидкости автомобиль может нормально ехать, и прогревать мотор только до нее. (Большинство новых машин не требуют прогрева.)

Не рекомендуется превышать скорость. Это касается как дальних поездок, так и движения в городских условиях. При скорости ПО км/ч расход топлива на 15-25 % выше, чем при 90 км/ч (в зависимости от аэродинамики автомобиля).

Рекомендуется глушить мотор, если предстоит простоять дольше двух минут.

Необходимо разгонять автомобиль на оборотах, соответствующих максимальному крутящему моменту, плавно обращаясь с педалью газа. Обороты и величина максимального крутящего момента указаны в технических характеристиках автомобиля. Разогнавшись, необходимо поддерживать скорость на максимально высокой передаче.

Основные требования к техническому нормированию и стандартизации закреплены в Законе Республики Беларусь от 5 января 2004 г. № 262-3 «О техническом нормировании и стандартизации». Указанный закон регулирует отношения, возникающие при разработке, утверждении и применении технических требований к продукции, процессам ее разработки, производства, эксплуатации (использования), хранения, перевозки, реализации и утилизации или оказанию услуг, определяет правовые и организационные основы технического нормирования и стандартизации и направлен на обеспечение единой государственной политики в этой области.

Основные требования по конструктивной, в том числе экологической безопасности транспортных средств в Республике Беларусь регламентированы рядом Правил Европейской экономической комиссии Организации объединенных наций (ЕЭК ООН), принятых в Республике Беларусь в качестве национальных стандартов. Сертификация колесных транспортных средств при изготовлении и ввозе на территорию республики производится в соответствии с СТБ 5.2.03-2000.

Одним из видов нормирования показателей экологической безопасности транспортных средств является их сертификация. Сертификация транспортных средств стимулирует отечественных производителей к производству продукции, соответствующей по требованиям безопасности мировым стандартам.

На экологическую безопасность транспортных средств, находящихся в эксплуатации, кроме естественных процессов старения и естественного износа деталей, влияют:

- совершенство конструкции изделий и качество их изготовления;
- качество применяемых эксплуатационных материалов;
- объективные условия эксплуатации транспортных средств (состояние автомобильных дорог, подъездных путей, наличие внешнего воздействия на транспортные средства природно-климатических условий, агрессивных сред и т. п.);
- субъективные условия эксплуатации транспортных средств (качество и навыки управления, применяемая система технического обслуживания, ремонта и хранения).

В связи с влиянием в процессе эксплуатации, указанных объективных и субъективных факторов на экологию возникает необходимость установления ряда предельных показателей, при достижении которых транспортное средство следует считать неисправным по условиям экологической безопасности.

Кроме того, необходимо установить ряд требований, согласно которым можно осуществлять выходной контроль транспортных средств после выполнения ремонтных и профилактических воздействий.

В целях решения указанных задач во многих странах действуют специальные стандарты, регламентирующие требования к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, по условиям экологической безопасности. В Республике Беларусь таким стандартом являются ГОСТ 17.2.2.03-87 «Нормы и методы измерений содержания окиси углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновым двигателем. Требования безопасности» (приложение 3), ГОСТ 21393-75 «Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений. Требования безопасности» (приложение 4), в Российской Федерации - ГОСТ РФ 51709-2001, в странах Евросоюза - Директива 96/96.

Как в процессе производства и выпуска новых моделей, так и в процессе эксплуатации транспортные средства могут подлежать сертификации. Это связано в первую очередь с необходимостью подтверждения сохранения на транспортных средствах ряда конструктивных и эксплуатационных качеств в определенных допустимых пределах.

В целом задача подтверждения соответствия ничем не отличается от задачи, выполняемой при проведении гостехосмотра, однако реализация ее имеет свои особенности.

Результатом сертификации является выдача компетентным органом сертификата соответствия установленного образца.

Сертификация - это процедура, посредством которой третья сторона письменно удостоверяет, что продукция, процесс или услуга соответствует заданным требованиям.

Сертификат соответствия - это документ, изданный в соответствии с правилами системы сертификации, указывающий, что обеспечивается необходимая уверенность в том, что данная продукция, процесс или услуга соответствует конкретному стандарту или другому нормативному документу.

В случае сертификации транспортных средств, проводимой в процессе их эксплуатации, стороной, запрашивающей подтверждение соответствия технического состояния транспортного средства, выступают международные организации или контрольные органы отдельных государств. Цель запроса чаще всего заключается в получении дополнительных доказательств безопасности нахождения и проезда по территории одних государств транспортных средств других государств.

Предметом сертификации, как правило, являются транспортные средства, осуществляющие коммерческие перевозки грузов и пассажиров, поскольку это наиболее многочисленная часть транспортных средств, проезжающих по территории других государств.

В качестве третьей стороны, подтверждающей соответствие и выдающей сертификат, выступает орган по сертификации, уполномоченный для этих целей органами государственного управления.

Одним из видов сертификации в процессе эксплуатации является выдача владельцам транспортных средств, осуществляющим международные перевозки грузов и пассажиров, международных сертификатов технического осмотра (далее - МСТО).

Этот вид сертификации предусмотрен «Соглашением о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» (далее - соглашение), принятым 13 ноября 1997 г. в Вене и подписанным 23 странами. Принятие соглашения обусловлено желанием привести к единообразию правила, регулирующие дорожное движение в Европе, и обеспечить более высокий уровень безопасности и охраны окружающей среды. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь определено ответственным за исполнение указанного соглашения на территории Республики Беларусь.

В соответствии с условиями соглашения автомобильные перевозчики, осуществляющие перевозки в страны или проезжающие по территории стран из числа присоединившихся к соглашению, обязаны иметь на борту транспортных средств действующий МСТО (Приложение 5).

Для получения МСТО перевозчик обязан представить органу по сертификации следующие документы:

- оригинал и копию свидетельства о регистрации транспортного средства;
- оригинал и копию сертификата о прохождении гостехосмотра;
- копию диагностической карты транспортного средства, выданной по результатам проведения последнего технического осмотра;
- оригиналы и копии документов, выданных изготовителем транспортного средства (или его официальным дилером), подтверждающие соответствие экологических характеристик техническим требованиям и ограничениям, предусмотренным Правилами ЕЭК ООН, действующими на дату изготовления (первой регистрации).

Поскольку большинство параметров, подлежащих проверке для выдачи МСТО, проверяются также при гостехосмотре, основанием для выдачи указанного сертификата в Республике Беларусь служит диагностическая карта признанного исправным транспортного средства. При несоответствии состояния транспортного средства экологическим нормативам в выдаче МСТО может быть отказано.

Срок действия МСТО, при условии соблюдения периодичности технических осмотров, устанавливается в пределах срока действия сертификата о прохождении гостехосмотра транспортного средства, но не более 12 месяцев. Учитывая предусмотренное сертификатом возможное количество отметок о подтверждении технического состояния, общий срок действия одного документа не должен превышать трех лет. По истечении срока действия последней из трех возможных отметок перевозчик вправе обратиться в орган по сертификации за получением нового документа.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема №8

«Дорожно-транспортные происшествия и причины их возникновения»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС 1. КЛАССИФИКАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Дорожно-транспортное происшествие - происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица.

Приведенное выше определение позволяет выделить основные признаки ДТП, отличающие его от других происшествий:

- ДТП возможно только при участии механического ТС;
- в момент возникновения ДТП транспортное средство должно находиться в процессе дорожного движения;
- возникновению ДТП предшествует одно или несколько нарушений нормативов по обеспечению безопасности дорожного движения и правил эксплуатации транспорта;
- ДТП всегда имеет вредные последствия.

Под участием ТС в процессе дорожного движения как необходимым условием ДТП имеется в виду выполнение им транспортной работы, т. е. перемещение его самого, перевозка груза, пассажиров по улицам, автомобильным дорогам и другим местам.

Одна из важнейших особенностей ДТП состоит в том, что они, как правило, занимают протяженные участки улиц и дорог (до нескольких сот метров в длину). Напомним, что, двигаясь со скоростью 90 км/ч, транспортное средство проходит за одну секунду 25 м, а детали ТС и предметы, находившиеся на них или у участников дорожного движения, при столкновениях и наездах могут быть отброшены на десятки метров.

Согласно нормативных правовых актов при осуществлении учета дорожно-транспортных происшествий предусматривается распределение ДТП на пять категорий:

- первая категория – ДТП с участием механического транспортного средства и пешехода.

К данной категории относятся ДТП, в которых участвует одно или несколько механических транспортных средств и один или несколько пешеходов;

- вторая категория – ДТП с участием одного механического транспортного средства.

К данной категории относятся дорожно-транспортные происшествия, не связанные со столкновением механического транспортного средства с другими участниками дорожного движения, даже если они могли участвовать в этом (например, водитель механического транспортного средства пытается избежать столкновения и съезжает с дороги) или ДТП, обусловленные наездом на препятствие или животное на дороге;

- третья категория – ДТП – столкновение между транспортными средствами;
- четвертая категория – ДТП – столкновение между механическим транспортным средством и железнодорожным транспортным средством;
- пятая категория – прочие ДТП, не отнесенные к перечисленным выше категориям.

К данной категории дорожно-транспортных происшествий относятся сходы трамвая с рельсов (не вызвавшие столкновения или опрокидывания), падение перевозимого груза или отброшенного колесом механического транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие для дорожного движения (упавший груз, отделившаяся деталь), падение пассажиров с движущегося механического транспортного средства или в салоне движущегося механического транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и другие.

При отнесении ДТП к определенной категории определяющим фактором является первое столкновение в пределах дороги или первый механический удар по транспортному средству. В связи с этим ДТП первой, четвертой и пятой категорий на виды не подразделяются.

Дорожно-транспортные происшествия второй категории подразделяются на следующие виды:

- первый вид – опрокидывание – ДТП, при котором движущееся механическое транспортное средство опрокинулось. К этому виду не относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды или категории ДТП;
- второй вид – наезд на препятствие – ДТП, при котором механическое транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный объект (опора моста, столб, дерево, строительные материалы, ограждение и другие);
- третий вид – наезд на животное – ДТП, при котором механическое транспортное средство наехало на птиц или животных либо животные или птицы сами ударились о движущееся механическое транспортное средство.

Дорожно-транспортные происшествия третьей категории подразделяются на следующие виды:

- первый вид – столкновение с наездом сзади – столкновение с другим механическим транспортным средством, находящимся на той же полосе движения или обочине и движущимся в том же направлении или остановившимся ввиду условий дорожного движения (запрещающий сигнал регулировщика или светофора, выполнение требований уступить дорогу и другие);
- второй вид – столкновение на перекрестке – столкновение с другим механическим транспортным средством, движущимся в поперечном направлении. Столкновение с ударом сзади или лобовое столкновение с

механическим транспортным средством, ожидающим поворота, относятся соответственно к первому и к третьему видам данной категории ДТП;

- третий вид – лобовое столкновение – столкновение механического транспортного средства с другим механическим транспортным средством, движущимся во встречном направлении или двигавшимся во встречном направлении и остановившимся ввиду условий дорожного движения.

- четвертый вид – попутное столкновение – столкновение механических транспортных средств, движущихся в одном направлении (обгон, опережение, перестроение из одной полосы движения в другую, поворот налево или направо, разворот и другие);

- пятый вид – столкновение со стоящим транспортным средством – столкновение движущегося механического транспортного средства с механическим транспортным средством, осуществляющим остановку или стоянку преднамеренно (а не в результате условий дорожного движения), стоящим прицепом, механическим транспортным средством, прекратившим движение вследствие технической неисправности или участия в ДТП;

- шестой вид – наезд на велосипедиста – столкновение, при котором механическое транспортное средство наехало на велосипедиста или велосипедист наехал на движущееся механическое транспортное средство;

- седьмой вид – наезд на гужевое транспортное средство – столкновение, при котором механическое транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся механическое транспортное средство.

ВОПРОС 2. АНАЛИЗ ПРИЧИНЫ И УСЛОВИЙ СПОСОБСТВУЮЩИХ СОВЕРШЕНИЮ ДТП

В 2015 году в республике зарегистрировано 4 119 учетных дорожно-транспортных происшествий (-9,5 %; 2014 г. – 4 550), в которых 658 (757) человек погибли и 4 389 (4 854) получили травмы различной степени тяжести. По сравнению с 2014 годом количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) снизилось на 431, погибших – на 99, раненых – на 465.

Общее снижение числа ДТП, погибших и раненых в них лиц наблюдается во всех регионах республики, за исключением **Гродненской** области, где на 5 человек больше погибло в ДТП (62 – 67).

При общем снижении количества погибших в ДТП в 43 (по итогам 2014 г. – в 44) районах (городах) допущен их рост:

<u>Брестская область:</u>	<i>г. Пинск (+5), Малоритский (+3), Брестский (+2) районы, г. Барановичи (+1), Барановичский (+1), Ивацевичский (+1) районы;</i>
<u>Витебская область:</u>	<i>Витебский (+5) район, г. Орша (+1), Чашникский (+1), Шарковщинский (+1) районы;</i>
<u>Гомельская область:</u>	<i>г. Гомель (+7), Мозырский (+4), Петриковский (+3), Речицкий (+2), Брагинский (+1), Ветковский (+1), Гомельский (+1), Добрушский (+1) районы;</i>
<u>Гродненская область:</u>	<i>Новогрудский (+7), Волковысский (+4), Зельвенский (+3), Лидский (+2), Сморгонский (+2), Щучинский (+2), Гродненский (+1) районы;</i>
<u>Минская область:</u>	<i>Столбцовский (+7), Березинский (+3), Несвижский (+3), Пуховичский (+3), Воложинский (+2), Клецкий (+2), Копыльский (+2), Мядельский (+2) районы;</i>
<u>Могилевская область:</u>	<i>Костюковичский (+5), Бобруйский (+3), Круглянский (+3), Хотимский (+3), Бельничский (+2), Кировский (+2), Осиповичский (+1) районы;</i>
<u>г. Минск:</u>	<i>Первомайский (+6), Октябрьский (+1), Партизанский (+1) районы.</i>

Наиболее распространенными видами ДТП стали:

- с участием транспортного средства и пешехода – 1 568 (38,1 % от общего количества);
- столкновение между транспортными средствами – 1 470 (35,7 %);
- с участием одного транспортного средства (опрокидывания, наезды на препятствия, дорожные сооружения и т.п.) – 905 (22,0 %).

Основными причинами ДТП явились:

- нарушение правил проезда пешеходного перехода – 619;

- превышение водителями скорости движения – 504;
- несоблюдение очередности проезда перекрестков – 408;
- нарушение правил маневрирования – 359;
- выезд на полосу встречного движения – 138;
- неподчинение сигналам, знакам, разметке – 79;
- нарушение правил обгона – 58;
- неудовлетворительное состояние дорог – 41;
- техническая неисправность – 21.

Исходя из данного анализа, планируются меры профилактического характера.

В Беларуси в 2015 году количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных по вине нетрезвых водителей, сократилось на 11,9% по сравнению с 2014-м. В прошлом году по вине нетрезвых водителей совершено 466 ДТП. Несмотря на сохранение тенденции снижения количества автоаварий по вине нетрезвых водителей (-11,9 %; 529 – 426), что характерно для всех регионов, возросло количество погибших в указанных ДТП (102 – 118). Количество раненых при этом снизилось (622 – 557). Число погибших возросло в **Витебской** (10 – 17), **Гродненской** (8 – 12), **Минской** (19 – 27) и **Могилевской** (23 – 28) областях, раненых – в **Могилевской** (93 – 97) области и в г. **Минске** (33 – 40).

Анализ состояния и динамики ДТП с механическими транспортными средствами показывает, что уровень дорожно-транспортного травматизма в стране продолжает оставаться высоким, несмотря на то, что последние пять лет наблюдалось его снижение. Прогнозирование обстановки с аварийностью на автомобильном транспорте показывает, что ощутимого снижения числа ДТП, в ближайшее время ожидать не приходится. Этому способствует ряд объективных факторов. В то же время необходимо отметить, что ежегодно происходит незначительное снижение коэффициента тяжести последствий, однако по сравнению с европейскими странами, он по-прежнему остаётся одной из самых высоких в Европе.

Одной из основных причин ДТП, виновными в которых признаны водители, является их низкая транспортная дисциплина, а именно - управление транспортным средством в нетрезвом состоянии.

Почти две трети всех ДТП по вине водителей совершено водителями легковых, около 16,% - водителями мототранспорта, около 10% - грузовых автомобилей. На долю водителей автобусов приходится около 2,5% всех ДТП, тракторов и самоходных механизмов - менее 0,5%.

На протяжении последних лет обстановка с детским дорожно-транспортным травматизмом остаётся также напряжённой, несмотря на то, что число пострадавших в ДТП детей ежегодно снижается. Чаще всего в дорожно-транспортных происшествиях участвуют дети-пешеходы. На протяжении последних лет они составляют порядка 60% от общего числа пострадавших детей. В среднем каждый четвертый ребёнок-участник ДТП - это пассажир.

Поэтому не лишним будет задуматься взрослым о том кто с ними находится рядом.

Анализ механизма возникновения ДТП с участием детей показывает, что причиной большинства из них, зачастую, являлось поведение, которое можно отнести к категории рискованного, а именно:

- переход через проезжую часть в не установленном месте;
- неожиданный выход из-за транспортного средства или других объектов, ограничивающих обзорность водителю;
- участие в дорожном движении без сопровождения взрослых;
- неподчинение сигналам регулирования дорожного движения;
- игра на проезжей части и др.

По предварительным оценкам специалистов потери, связанные с ДТП (гибель и ранение людей, потеря и порча материальных ценностей), в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров, других видов чрезвычайных ситуаций.

Если провести сравнительный анализ всех обстоятельств, приводящих к ДТП можно сделать вывод о том, что наибольшее количество ДТП из-за неправильных действий водителя происходит по:

- дням недели: пятница и воскресенье;
- месяцам года: октябрь и ноябрь;
- часам суток: утренние и вечерние «часы пик»;
- в зависимости от метеоусловий: при ясной погоде;
- времени нахождения за рулем: 1 - 2 часа;
- возрасту: 19 – 23 года;
- стажу управления транспортными средствами – 2 года.

Наибольшее количество ДТП по вине пешеходов:

- по возрасту: до 18 - 23 лет;
- месяцам: октябрь, ноябрь;
- дням недели: четверг, пятница;
- по часам суток: 18 - 19 часов.

ВОПРОС 3. ПРАВИЛА УЧЕТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Порядок учета дорожно-транспортных происшествий органами внутренних дел Республики Беларусь (далее – учет ДТП) установлены Инструкцией «О порядке учета дорожно-транспортных происшествий», утвержденной приказом Министерства внутренних дел Республики Беларусь 21.03.2013 года №97.

Под учетом ДТП понимается заполнение карточки учета ДТП (далее – карточка) посредством внесения сведений о ДТП и пострадавших в них лицах в базу данных учета ДТП (далее – база данных).

Учет ДТП осуществляется подразделениями ГАИ МВД Республики Беларусь, на территории обслуживания, которых ДТП совершены, в целях оценки состояния безопасности дорожного движения, анализа причин и условий их совершения, тяжести последствий, принятия мер по их предупреждению и устранению.

Учету подлежат ДТП с гибелью или ранением людей, при этом:

- в учете ДТП с гибелью людей отражаются сведения о лицах, скончавшихся от полученных телесных повреждений на месте ДТП или в течение тридцати суток с момента ДТП, при наличии документально подтвержденной причинно-следственной связи между наступлением смерти и полученными в ДТП травмами;

- в учете ДТП с ранеными людьми отражаются сведения о лицах, получивших в ДТП телесные повреждения, обусловившие госпитализацию этих лиц, либо прохождение амбулаторного лечения после оказания первой медицинской помощи на срок не менее одних суток, повлекшие либо не повлекшие кратковременное расстройство здоровья и прошедших стационарное лечение;

- в учете ДТП с пострадавшими детьми отражаются сведения о ДТП, в которых пострадали несовершеннолетние в возрасте до 16 лет.

Не отражаются в учете ДТП сведения о:

- лицах, которые участвовали в ДТП, скончались на месте ДТП или умерли в течение тридцати последующих суток, когда по результатам медицинской судебной экспертизы установлено, что смерть наступила от иных причин (болезнь, утопление, переохлаждение и тому подобное), и не состоящих в причинно-следственной связи с наступившей смертью;

- лицах, которые после ДТП проходили стационарное или амбулаторное лечение, однако согласно результатам медицинской судебной экспертизы телесных повреждений, полученных при ДТП, не выявлено;

ДТП и других подобных им происшествиях, в ходе которых есть погибшие или раненые, произошедшие:

- на огороженных территориях (организации, строящиеся и другие объекты), въезд на территорию которых контролируется запирающими устройствами, шлагбаумами, воротами или другими техническими средствами, исключающими общий доступ транспортных средств;

- вне дорог (лес, луг, поле и другие, а также на строящихся участках дорог, не введенных в эксплуатацию);

- на трамвайных путях, расположенных на самостоятельном полотне либо на обособленном полотне, отделенном от проезжей части боковой разделительной полосой;

- на велосипедных дорожках, расположенных обособленно вне дороги;
- с участием диких животных;
- во время проведения различных мероприятий по автомобильному, мотоциклетному или велосипедному спорту (соревнования, тренировки и тому подобные мероприятия), когда пострадали зрители, участники или персонал, обслуживающий спортивные мероприятия;
- с колесными тракторами, самоходными машинами во время выполнения ими основных производственных операций (пахота, прокладка траншей, скирдование, уборка сельскохозяйственной продукции на полях, лесозаготовка, погрузочно-разгрузочные работы, производимые с помощью автокранов или методом самосвала, установка мачт, опор и другое);
- в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или действий, направленных на причинение имущественного ущерба;
- вследствие попытки пострадавшего покончить жизнь самоубийством, установленной по результатам предварительного расследования;
- в результате стихийных бедствий;
- в результате нарушения правил техники безопасности и эксплуатации механических транспортных средств, самоходных машин (далее – механическое транспортное средство) при отсутствии водителя за рулем (запуск двигателя с помощью заводной рукоятки или пуск двигателя при включенной передаче, при сцепке-расцепке механических транспортных средств с прицепами, механизмами, приспособлениями и другие);
- в результате возгорания движущегося механического транспортного средства, не являющегося следствием столкновения с другим транспортным средством, а также столкновения с железнодорожным транспортным средством, опрокидывания, наезда на препятствие, животное или участников дорожного движения.

На каждое ДТП, подлежащее учету, заполняются реквизиты карточки по установленной форме и делается соответствующая запись в журнале учета ДТП.

Распоряжениями начальников управлений ГАИ назначаются соответствующие сотрудники, которые наделяются полномочиями осуществлять контроль за соблюдением требований по заполнению карточек, а также проставление отметок о включении ДТП в базу данных. Однако ответственность за полноту и достоверность учета ДТП несут начальники подразделений ГАИ, осуществляющих учет ДТП.

Непосредственный контроль за полнотой и достоверностью учета ДТП в подчиненных подразделениях ГАИ осуществляют ГАИ областей и городских управлений.

В случае необходимости получение необходимых для заполнения карточки сведений из подразделений Следственного комитета Республики Беларусь отправляется письменный запрос на имя руководителя подразделения Следственного комитета Республики Беларусь.

Отчетный массив базы данных за прошедший месяц формируется 5-го числа месяца, следующего за отчетным периодом. Проверки карточек, заполненных сотрудниками подразделений ГАИ, а также проставления отметок о включении ДТП в базу данных, должно быть осуществлено не позднее 12.00 часов 5-го числа месяца, следующего за отчетным. В случае, когда 5-е число месяца, следующего за отчетным, приходится на выходной или праздничный день – в следующий день за выходным или праздничным днем.

Для заполнения карточки используются сведения, непосредственно полученные на месте ДТП или в результате проведения проверки по факту происшествия, из телеграмм и сообщений оперативно-дежурной службы, а также сведения, предоставленные подразделениями Следственного комитета Республики Беларусь.

Заполнение карточки осуществляется сотрудниками территориальных подразделений ГАИ в течение трех суток после совершения ДТП посредством внесения сведений в базу данных, а также заполняем карточки с использованием классификаторов базы данных и последующей ее распечаткой.

В реквизите «фабула ДТП» подробно описывается механизм совершения ДТП.

Реквизит «схема ДТП» представляет собой схематический рисунок на распечатанном экземпляре карточки.

Реквизит «виновность» заполняется на участника ДТП, в действиях которого первоначально усматривается нарушение правил дорожного движения, состоящее в причинно-следственной связи с ДТП. При установлении в результате проведения проверки по ДТП виновности иного участника в его совершении в карточку вносятся соответствующие изменения.

Распечатанный экземпляр карточки подписывается начальником ОВД либо его заместителем, в иных подразделениях ГАИ и хранится в территориальном подразделении ГАИ. Сотрудники управлений ГАИ после проверки заполненных карточек, проставляются соответствующие отметки о включении ДТП в базу данных.

В случае сбоев в работе программного обеспечения, каналов передачи данных либо наличии других обстоятельств, не позволяющих произвести заполнение карточки в базе данных в установленные сроки, карточка заполняется на бумажном носителе в двух экземплярах. Оба экземпляра подписываются начальником ОВД, один экземпляр которой с сопроводительным письмом передается в подразделение режимно-секретной деятельности ОВД для направления в управление ГАИ. Поступившие карточки в течение трех суток вносятся в базу данных.

Сведения об изменениях и дополнениях, вносимых в карточку, должны быть направлены в управление ГАИ в течение трех суток после уточнения ранее переданных сведений. Сведения об изменениях и дополнениях, вносимых в карточку, хранятся в территориальном подразделении ГАИ вместе с

распечатанным экземпляром карточки. Указанные сведения в базу данных вводятся в течение трех суток после получения информации.

Исключение из базы данных сведений о ДТП, в котором лицо получило ранение, а также исключение сведений о лице, которое по результатам проверки не подлежит включению в число раненых при ДТП, производится уполномоченными сотрудниками на основании мотивированного рапорта начальника территориального подразделения ГАИ, согласованного с ОВД либо его заместителем. Исключение из базы данных сведений о ДТП, в котором лицо погибло, а также исключение сведений о лице, которое по результатам проверки не подлежит включению в число погибших при ДТП, производится уполномоченными сотрудниками управлений ГАИ на основании заключения, согласованного с начальником управления и утвержденного начальником ГУВД, УВД либо его заместителем.

Копия заключения направляется для сведения в управление Государственной автомобильной инспекции милиции общественной безопасности Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

ВОПРОС 4. МЕРОПРИЯТИЯ, ПРОВОДИМЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ ГАИ ПО СТАБИЛИЗАЦИИ СОСТОЯНИЯ АВАРИЙНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ

В 2015 году Министерством внутренних дел Республики Беларусь совместно с заинтересованными государственными органами, организациями и общественными объединениями осуществлен ряд организационных и практических мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, способствовавших определенной стабилизации дорожно-транспортной обстановки.

Постоянно проводится работа по установке на автомобильных дорогах тросовых ограждений, устройства пешеходных дорожек и тротуаров на транзитных участках республиканских дорог, проходящих через населенные пункты, а также переработки ряда нормативных технических актов, действующих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Благодаря активной агитационно-пропагандистской работе с использованием средств массовой информации, усилением надзора за дорожным движением с использованием приборов с видеофиксацией нарушений, принятием необходимых и достаточных административных мер к правонарушителям удалось добиться незначительного снижения числа ДТП по причине превышения скоростных режимов движения (на 3,4%).

Одним из видов профилактической работы по привитию гражданам неукоснительного соблюдения требований ПДД, является выявление и пресечение нарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, непосредственно влияющих на совершение ДТП. Так, сотрудники Госавтоинспекции в 2015 году пресекли более 3 млн правонарушений в сфере

дорожной безопасности. Пешеходы и велосипедисты нарушили правила дорожного движения и были привлечены к ответственности свыше 337 тыс. раз. Более 2,7 млн нарушений совершили водители. При этом нарушителями стали 1 млн 50 тыс. водителей из 3,5 млн имеющих водительские удостоверения. По одному разу нарушили ПДД 735,5 тыс. человек, от 2 до 5 нарушений имеют почти 572 тыс. участников дорожного движения, от 10 до 20 штрафов у 17,4 тыс. человек. Правонарушителями со «стажем» (от 50 нарушений ПДД и больше) являются 27 жителей Беларуси. Самым «злостным» нарушителем стал 25-летний житель Могилева, который в 2015 году 97 раз (всего - 207 раз) привлекался к административной ответственности за различные нарушения ПДД, среди которых нарушение скоростных режимов, управление без документов, незарегистрированными транспортными средствами, без технического осмотра. Еще один нарушитель - 24-летний житель Гомеля (владелец «Мерседеса» и «Лексуса») в 2015 году 72 раза задерживался и привлекался к ответственности за игнорирование ремней безопасности, эксплуатацию автомобиля с тонировкой, повторное нарушение скоростных режимов, за что с октября по август был лишен права управления, но продолжал управлять транспортным средством и совершил ДТП с материальным ущербом. «Урожайным» 2015-й стал и для 44-летнего жителя Минска, который в течение года 71 раз нарушил ПДД. В «послужном» списке игнорирование ремней безопасности, совершение ДТП, неоднократное нарушение скоростных режимов, в связи с чем он «заслужил» лишение права управления с августа 2015 по февраль 2016 года. Системы фотофиксации, работающие в автоматическом режиме, зафиксировали более 886 тыс. правонарушений. В рейтинг «героев» фотофиксации вошли трое минчан. Так, 43-летний житель столицы совершил 69 нарушений, за что был оштрафован более чем на Br20 млн. На счету 36-летнего минчанина 68 нарушений, которые обошлись ему более чем в Br20 млн (максимальное превышение на 104 км/час, передвигался со скоростью 154 км/час). Замкнул тройку отличившихся 49-летний мужчина, нарушивший ПДД 57 раз на Br16,5 млн.

К административной ответственности за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования) водители привлечены в 28 283 случаях (-15,2 %; 2014 г. – 31 033). Снижение числа таких фактов наблюдается повсеместно. По фактам повторного управления водителями транспортными средствами в состоянии опьянения в 2015 году возбуждено 1 837 (-23,8 %; 2 412) уголовных дел о преступлениях, предусмотренных ст. 317-1 УК. Наибольшее количество указанных преступлений зарегистрировано в Минской (400), Гомельской (317) и Брестской (280) областях. Таким образом, приносит результат ранее принятое ужесточение ответственности в отношении нетрезвых водителей.

Выявлено 61 713 (-3,1 %; 2014 г. – 63 674) фактов управления транспортными средствами водителями, не имеющими права управления

(ст. 18.19 КоАП). Количество ДТП, произошедших по вине лиц, не имеющих права управления, в целом по республике снизилось (453 – 343), равно как и число погибших (96 – 84) и раненых (506 – 378) в указанных ДТП людей. Уменьшение числа ДТП, совершенных лицами, не имеющими права управления транспортным средством, раненых в этих ДТП наблюдается во всех регионах, погибших – в большинстве, за исключением **Гродненской** (2 – 10) и **Могилевской** (14 – 18) областей.

Меньше показатели ДТП, в которых пострадали дети (429 – 359), погибших в них (30 – 12) и раненых (434 – 370). Факты гибели детей в 2015 году зарегистрированы в **Минской** (4), **Могилевской** (3), **Брестской** (2), **Витебской**, **Гомельской** и **Гродненской** областях (по 1).

Аналогичная положительная динамика наблюдается в части снижения как числа зарегистрированных ДТП по вине водителей транспорта предприятий, так и погибших и раненых в указанных ДТП (439 – 342, 66 – 45 и 473 – 384 соответственно), водителей мототранспорта (368 – 285, 51 – 38 и 376 – 294 соответственно), велосипедистов (179 – 155, 30 – 24 и 153 – 133 соответственно), пешеходов (750 – 659, 192 – 176 и 574 – 502 соответственно), а также водителей транзитных транспортных средств (156 – 153, 33 – 31, 186 – 176 соответственно). При этом необходимо обратить внимание на увеличение количества ДТП, совершенных по вине водителей транзитных транспортных средств, находившихся в состоянии алкогольного опьянения (12 – 22), что характерно для большинства регионов, за исключением Витебской области и г. Минска, где количество данных ДТП сохранилось на уровне показателя 2014 года. В этой связи необходимо повысить эффективность контроля данной категории участников дорожного движения.

Исследования показывают, что состояние алкогольного опьянения существенно снижает реакцию автомобилиста и повышает вероятность совершения ДТП в 55 раз. Именно поэтому Беларусь в течение 10 последних лет идет по пути ужесточения наказания в отношении нетрезвых водителей. "Время показало, что эти меры оправдывают себя.

Особое внимание ОВД уделяется вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма. Ежегодно проводятся сборы и слеты Юных инспекторов движения, различные сборы и конкурсы, совместно с творческими коллективами поставлены спектакли по пропаганде соблюдения требований Правил дорожного движения, постоянно проводятся встречи сотрудников ГАИ с воспитанниками детских учебных заведений.

Активная пропаганда применения световозвращающих элементов пешеходами началась в нашей стране в 2006 году, после того как Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» были утверждены Правила дорожного движения, в которых появилась норма об обязанности пешеходов обозначать себя световозвращающими элементами в темное время суток при движении по

краю проезжей части дороги (п. 17.1. ПДД). Среди прочих мер Указом была предусмотрена организация производства световозвращающих элементов и информирование населения о необходимости их применения. После активной разъяснительной работы граждане стали массово использовать световозвращатели, которые в народе получили название – «фликеры».

Уже за первый год использование фликеров привело к значительному снижению травматизма пешеходов. Число погибших пешеходов в темное время суток снизилось на 115 человек (с 601 до 486). В течение 10 лет применение в нашей стране световозвращателей доказывает свою эффективность. С каждым годом количество ДТП в темное время суток и погибших в них пешеходов устойчиво снижается.

Световозвращатель (фликер) делает пешехода на темной дороге заметным в свете фар на расстоянии до 400 метров. А это дает водителю дополнительное время на принятие наиболее правильного решения во избежание наезда на пешего участника дорожного движения.

Обеспечению безопасности дорожного движения также способствовало широкое внедрение автоматизированных средств контроля транспортных потоков, позволяющих своевременно выявлять транспортные средства, водители которых пренебрегают правилами дорожного движения, тем самым создавая угрозу для себя и окружающих.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема №9

«Потери в дорожном движении»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Процесс автомобилизации, не смотря на все свои положительные стороны, имеет также недостатки, в виде потерь, возникающих в процессе дорожного движения.

Под термином «потери в дорожном движении» необходимо понимать стоимость необязательных издержек в процессе движения, к которым следует относить дорожно-транспортные происшествия; загрязнение окружающей среды, превышающее минимально возможные величины; неоправданные задержки и перепробег транспорта, перерасход топлива, задержки пешеходов и т.д.

ВОПРОС 1. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОТЕРИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Потери в дорожном движении условно можно разделить на четыре вида - экономические, экологические, аварийные и социальные.

Все виды потерь являются социально-экономическими и имеют две составляющие - материальную и духовную (или экономическую и социальную). Экономическая составляющая - это та часть потерь, которая имеет однозначный денежный эквивалент, например, стоимость повреждения машин или грузов при ДТП, или оплата листов нетрудоспособности и т.д.

Социальная составляющая не имеет однозначного денежного эквивалента и характеризует ту часть потерь, которая отражается на полноценности отдельного человека или общества в целом. Это часть потерь, связанная с гибелью или здоровьем человека; с состоянием окружающей среды, состоянием общества, воспитанием детей и т.д. Экономическая оценка этой части потерь производится опосредованно через систему страховых отношений, общественных приоритетов, (нормативов), возмещения морального ущерба и т.д. И хотя эта оценка очень нежесткая и приблизительная, она позволяет определить полную величину потерь любого вида и сопоставить между собой различные виды потерь. Это сопоставление производится по т.н. «приведенным» потерям, включающим в себя обе составляющие - экономическую и социальную:

$$П = П_e + П_c,$$

где $П_e$ - экономическая составляющая потерь данного вида, руб./год;

$П_c$ - социальная составляющая потерь данного вида, руб./год.

Экономические потери характеризуются тем, что они почти равномерно раскладываются на всех членов общества и «маскируются», сливаясь с действительно неизбежными издержками.

К экономическим потерям можно отнести стоимость следующих издержек:

- задержки (потери времени) транспорта из-за снижения скорости движения или вынужденных простоев на улично-дорожной сети;
- остановки транспорта, включающие: торможение, собственно саму остановку, трогание и разгон;
- перепробег транспортных средств;
- перерасход топлива из-за неблагоприятных режимов движения;
- дополнительный (ускоренный) износ транспортных средств и дорожного покрытия из-за неблагоприятных режимов движения;
- задержки пешеходов;
- задержки пассажиров.

Приведенный перечень относится к т.н. прямым издержкам. Однако имеются еще и опосредованные издержки, например, потеря прибыли (выгоды)

участниками движения из-за незапланированных простоев или опозданий, потеря прибыли в смежных отраслях из-за невыполнения обязательств, упущенная выгода из-за неполного использования возможностей и т.д.

Оценка экономических потерь. Одним из самых значительных подвидов экономических потерь являются задержки (потери времени) транспортных средств, пешеходов и пассажиров. Поскольку, как известно, «время - деньги», то теряя время, мы теряем деньги. В методике расчета экономических потерь, используемых многими специалистами в данной области рассматривается усредненная стоимость потери одного человека-часа и потери одного машино-часа.

Стоимость остановки принята равной $C_0 = 0,04$ у.е./ост. (город), $C_0 = 0,06$ у.е./ост. (загород).

Стоимость перепробега существенно зависит от скорости движения при перепробегае. Принято

$$C_s = 1,4 * 1,1^{0,1(50-V)}, \text{ у.е./км,}$$

где V - скорость перепробега, км/ч.

Стоимость перерасхода топлива принята равной $C_p = 0,8$ у.е./л.

Стоимость задержки пешехода и пассажира принята равной $C_{dn} = C_t = 0,8$ у.е./ч, при этом задержка пассажира учитывается при расчете задержек транспорта.

Стоимость задержек, остановок и перепробега других (кроме легковых) транспортных средств определяется умножением приведенной выше стоимости на соответствующий экономический коэффициент приведения $K_{пэ}$.

Справочные данные по стоимости удельных издержек должны быть результатом специальных исследований и должны корректироваться по меньшей мере раз в пять лет. К сожалению, на сегодняшний день таких справочных данных нет, поэтому приведенные значения являются приблизительными и, очевидно, несколько заниженными.

Экономическая составляющая экологических потерь проявляется в виде затрат на лечение и выплаты по листкам нетрудоспособности из-за болезней граждан, вызванных загрязнением окружающей среды; потери части урожая сельскохозяйственной продукции и затраты на восстановление зеленых и лесных насаждений из-за их болезни и порчи; затрат на восстановление зданий и сооружений из-за кислотных дождей и т.д. Социальная составляющая - это потеря здоровья отдельным гражданином, разрушение окружающей среды, нарушение экологического равновесия, способное привести к непредсказуемым последствиям.

Экономическая составляющая потерь от ДТП - это стоимость поврежденных машин и грузов, потеря части национального дохода из-за гибели или ранения людей, расходы на лечение, пенсии, пособия и т.д. Социальная

составляющая - это душевная боль из-за гибели или увечья людей, крушения планов и надежд, изменения в худшую сторону привычного образа жизни и т.д.

Экономическая составляющая социальных потерь, как представляется, включает экономическую выгоду, полученную незаконным путем (например, выигрыш во времени из-за нарушений нормативов), либо экономический ущерб, нанесенный незаконными или некомпетентными действиями (например, незаконные задержания, штрафы, опоздания маршрутного пассажирского транспорта из-за неорганизованности пассажиров) и т.д. Однако поскольку социальные потери еще недостаточно изучены, то они, к сожалению, пока не определяются и не суммируются с другими видами потерь.

ВОПРОС 2. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОТЕРИ, И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЧЕЛОВЕКА

К экологическим потерям относится стоимость (от превышающих минимальные пределы) выбросов вредных веществ в атмосферу, загрязнения воды и почвы, а также шума и вибрации. Значимость экологических потерь усиливается тем обстоятельством, что мы не видим неотвратимо надвигающуюся экологическую угрозу, и ситуация становится все более угрожающей.

Экологические потери в дорожном движении почти во всех постсоветских государствах не рассчитываются и очень слабо учитываются при оценке или принятии решений. Что же касается доли экологических потерь в общем объеме всех потерь в дорожном движении, не считая социальных, то по сегодняшним оценкам они стоят на втором месте, значительно уступая экономическим и не менее значительно превышают от ДТП.

Загрязнение окружающей среды происходит по трем основным направлениям:

- ингредиентное, связанное с производством и выбросом отходов в среду обитания - воздух, воду и почву;

- параметрическое, связанное с непроизводительными потерями энергии, преобразуемой в неиспользуемые и вредные ее разновидности - шумовое, вибрационное, тепловое, электромагнитное;

- экологическое, связанное с необратимыми изменениями естественных экологических систем - разделяющий эффект, сокращение мест обитания, гибель живых организмов, снижение продуктивности в сельскохозяйственном, лесном и других видах производства.

Все три направления приносят цивилизации огромный ущерб. Например, ежегодно под колесами автомобилей только в США гибнет около 350 млн. позвоночных. Или, например, КПД автомобильных двигателей не превышает 60

% - остальная энергия расходуется на параметрическое загрязнение. Но наибольший вред приносят выбрасываемые в окружающую среду отходы.

Выбросы в атмосферу. Доля дорожного транспорта в объеме загрязнения атмосферы близка к 50 %. Следует отметить, что одинаковые выбросы различных видов транспорта оказывают неодинаковое влияние на загрязнение окружающей среды. Так, выбросы дорожного транспорта располагаются в приземном слое и оказывают особое влияние на здоровье человека и состояние растительности, а выбросы воздушного транспорта оказывают большее влияние на разрушение озонового слоя. Например, окислы азота NO_x , выброшенные самолетом, приблизительно, в 50 раз больше разрушают озоновый слой, чем то же количество этих окислов, выброшенное автомобилем.

Автомобиль загрязняет воздух веществами, которые выбрасываются с отработавшими и картерными газами, а также в результате испарения топлива. По некоторым приблизительным данным один автомобиль за год испаряет от 60 до 80 л. топлива. Основная масса выбросов приходится на отработавшие газы, включающие более 200 компонентов, из которых по меньшей мере 40 токсичны (ядовиты).

Наиболее опасными являются т.н. канцерогены 1-го класса: бензопирен, который более миллиона раз опаснее CO , и соединения свинца, которые более двадцати тысяч раз опаснее CO . Несгоревшие твердые частицы, выбрасываемые двигателями, опасны не только тем, что в них содержатся собственные токсичные вещества, но еще и тем, что они абсорбируют другие вредные вещества и служат их переносчиками в пространстве. Опасность практически безвредной для человека и растений двуокиси углерода CO_2 заключается в том, что она вызывает парниковый эффект и способствует глобальному потеплению климата. Учитывая масштабы выбросов CO_2 , - а они примерно в 15 раз превышают все остальные транспортные выбросы, вместе взятые и по некоторым оценкам достигают чуть ли не половины всех выбросов CO_2 на Земле - эти выбросы создают довольно серьезную экологическую угрозу.

Окись углерода CO опасна для человека тем, что вызывает торможение функций активных центров образования гемоглобина, вследствие чего в организме нарушаются окислительные процессы, что может привести к смерти. Вначале появляются головные боли, сердцебиение, удушье, боли в животе, рвота, а затем - сонливость и потеря сознания. Легко представить, насколько опасно для водителя отравление даже небольшими дозами окиси углерода, как, впрочем, и другими токсичными выбросами.

Окислы азота разрушают легочную ткань, слизистую оболочку глаз, вызывают патологическое состояние беспокойства и, кроме того, они канцерогенны. Несгоревшие углеводороды вызывают разнообразные хронические заболевания крови, тканей мышц и центральной нервной системы. Кроме того, некоторые из них обладают явными наркотическими свойствами. Двуокись серы разлагает костный мозг и селезенку, и вызывает нарушения в

обмене веществ. Малые дозы двуокиси серы вызывают головные боли, раздражение слизистых оболочек, конъюнктивиты и бронхиты. Свинец и его соединения накапливаются (не выводятся) в организме и нарушают кровообразование и обмен веществ. К тому же, свинец и его соединения накапливаются не только в организме человека, но практически всюду - в растениях и их плодах, в мясе животных, в молоке и т.д., при этом для них (растений и животных) это не всегда вредно. На рисунке 1 показано содержание свинца в почвах, прилегающих к автомобильным дорогам. По этой причине весьма нежелательно употреблять в пищу растительные продукты, выросшие на придорожной полосе шириной менее 150 м от оси дороги с интенсивностью движения более 3000 авт./сут., а также мясомолочные продукты, если животные питались растениями с этой полосы.

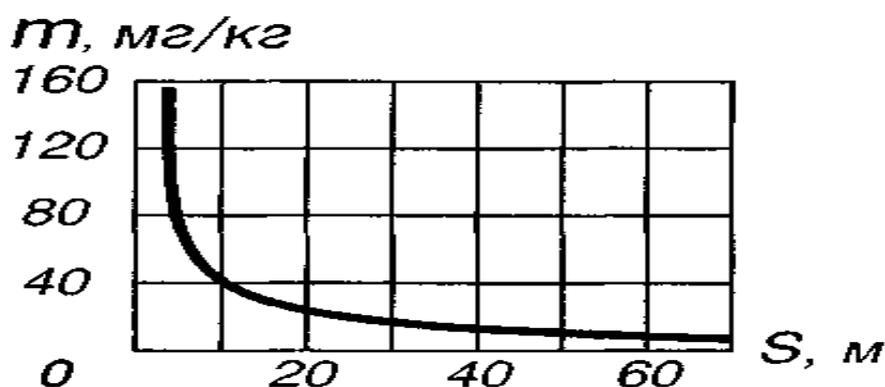


Рисунок 1. Зависимость содержания свинца в почве от расстояния до кромки проезжей части дороги с интенсивностью 8000 авт./сут.

Выбросы в атмосферу наносят ущерб не только здоровью человека - от них страдают целые отрасли народного хозяйства (табл. 1). Например, коммунальное хозяйство терпит убытки от коррозии металлических крыш из-за кислотных дождей, от болезней и гибели зеленых насаждений, от проблемы очистки воды, уборки территорий. Лесное хозяйство несет потери из-за слабого прироста древесной массы, болезней и гибели деревьев. Сельское хозяйство несет потери из-за снижения урожайности, поскольку, например, на каждый гектар угодий ежегодно выпадает, в среднем, до тонны токсичных веществ.

Оценка уровня загрязнения атмосферы производится сопоставлением измеренной и предельно допустимой концентрации (ПДК). Значения ПДК устанавливаются для различных токсичных веществ при постоянном, среднесуточном и разовом действиях.

В таблице 1 приведены среднесуточные значения ПДК для некоторых токсичных веществ.

Таблица 1. Допустимые концентрации токсичных веществ

Вещество		Кн2	Содержание, мг/м ³
Окислы азота	NO	41,1	0,06
	NO _x		0,04
Соединения свинца	Pb	22400	0,0003
	Pb(NO ₃) ₂		0,0003
Оксид, SO ₂		22	0,05
Оксид углерода, CO		1	3
Углерод, C		500	0,05
Бензпирен, C ₂₀ H ₁₂		1260000	0,000001

Уменьшение влияния транспортных средств на экологию ведется по следующим направлениям:

- технический уровень и состояние транспортных средств (уменьшение объема вредных выбросов, посредством совершенствования процесса сгорания, применение высококачественных топлив, масел и присадок, снижение расхода топлива, установка нейтрализаторов и дожигателей);

- улучшение качества улично-дорожной сети (дороги и улицы должны быть высокого качества, а покрытие должно быть всегда ровным);

- улучшение качества управления дорожным движением (исключать перепробеги, повышать среднюю скорость и улучшать режимы движения). Минимум выбросов имеет место при скорости 60-70 км/ч, а с уменьшением скорости, выбросы резко увеличиваются: при скорости 40 км/ч - в 3,5 раза, при скорости 30 км/ч - в 6 раз! Более того, при неравномерном движении выбросы увеличиваются до 1,5 раза при любой скорости. При увеличении скорости объем выбросов также увеличивается.

Эти и другие направления касаются снижения объема выбросов в атмосферу, т.е. объема производимого вреда. Для того чтобы уменьшить потребление экологического вреда людьми, используются следующие направления:

- архитектурно-планировочные, при которых проезжая часть относится от основных «потребителей» - тротуаров с пешеходами, жилых зданий, детских и лечебно-оздоровительных учреждений и т.д.; создаются условия для проветривания нагруженных территорий; улицы преимущественно грузового движения размещают, по возможности, вне пределов торгово-деловых районов или мест массового отдыха;

- озеленение и уборка. Посадки деревьев, особенно специальных пород, например, тополя, служат не только экраном, защищающим от выбросов и шума, но и являются активным поглотителем вредных веществ. Своевременная уборка и мойка проезжей части позволяет удалить очень «грязную» пыль, до предела насыщенную токсичными выбросами. Мойка тротуаров водой со специальными добавками (шампунями) является действенным способом защиты людей от ядовитой пыли в густонаселенных районах.

Шум и вибрация. Значительный ущерб здоровью людей наносит шум, сопровождающий движение транспортных потоков. Особенно в районе перекрестков, где движение характеризуется переменными режимами с бесконечными торможениями, остановками, троганиями с места и разгонами. Если добавить сюда вибрацию зданий, мелькание света ночью, постоянную грязь и сажу на окнах, не позволяющую открывать форточки, постоянную загазованность воздуха и т.д.

Вредное воздействие шума на человека проявляется в потере слуха и многочисленных видах психических расстройств, которые имеют свойство накапливаться. Возникают изменения в циркуляции крови, работе сердца и желез внутренней секреции, снижается мышечная выносливость. Реакция на шум часто выражается в повышенной возбудимости и затруднениях в общении. Шум оказывает вредное влияние на зрительный и вестибулярный анализаторы, снижает устойчивость ясного видения и рефлекторную деятельность. Чувствительность сумеречного зрения ослабляется и снижается чувствительность дневного зрения к оранжево-красным лучам. Если это отнести к водителям транспортных средств, то можно сделать вывод, что шум не только отнимает у них здоровье и сокращает им жизнь, но и самым непосредственным образом влияет на безопасность дорожного движения. По некоторым данным, до 70 % городского населения (а это около половины населения страны) проживает в зоне акустического дискомфорта.

Источником шума в дорожном движении является движущийся автомобиль, который излучает звуковую энергию через двигатель с системами впуска и выпуска, трансмиссию, подвеску, кузов и шины. Звуковая волна (в диапазоне 20-20000 Гц), создающая перепад давления, несет звуковую энергию, которая воздействует на человека. Уровень шума нормируется и оговаривается во многих нормативах. Для легковых автомобилей он находится в пределах 75-77 дБА, для грузовых и автобусов - в пределах 78-83 дБА. Уровень шума в помещениях нормируется в зависимости от типа (жилое, нежилое), времени суток (день, ночь) и продолжительности пребывания людей. Например, для жилых помещений нормируемый уровень шума днем равен - 40 дБА, ночью - 30 дБА. Следует отметить, что в жилых помещениях, расположенных в непосредственной близости от нагруженных перекрестков или магистральных улиц, уровень шума очень часто превышает допустимые нормы.

Уровень транспортного шума зависит от многих факторов, среди которых можно выделить: интенсивность движения, состав транспортного потока и скорость движения; технический уровень, состояние и возраст транспортных средств; технический уровень и состояние улично-дорожной сети; качество управления дорожным движением. Ясно, что наибольший уровень шума, равно как и выбросов в атмосферу, наблюдается при переменных режимах движения. Поэтому движение должно происходить равномерно, без торможений и

разгонов. В некоторых случаях для снижения уровня шума ограничивают или запрещают грузовое движение.

При движении автомобиля, кроме шума, возникают вибрации, представляющие собой низкочастотные колебания в диапазоне 2-63 Гц. Вибрации обусловлены работой силового агрегата, подвески, кузова и взаимодействием колес с неровностями дороги. В отличие от шума, вибрация передается только через жесткую среду - кузов и некоторые агрегаты автомобиля, а также через дорожное покрытие и грунт. Вредное воздействие вибрации испытывает водитель и пассажиры автомобиля, пешеходы, находящиеся на удалении до 10 м, а также здания (сооружения), расположенные ближе 30 м от проезжей части.

Воздействие вибрации на человека проявляется в заболеваниях опорно-двигательного аппарата, психических и сердечно-сосудистых заболеваниях, смещении внутренних органов, например, опущении желудка и т.д.

ВОПРОС 3. ПОТЕРИ ОТ ДТП, И ИХ КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения остро стоит во всем мире. По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно жертвами дорожно-транспортных происшествий в мире становятся 1,2 млн. человек, а около 50 млн. получают ранения или остаются инвалидами. Дорожно-транспортный травматизм обходится странам в 518 млрд. долл. в год, что составляет в среднем от одного до двух процентов их валового национального продукта. К 2020 году ДТП будут находиться на десятом месте среди причин смертности на планете.

Для решения проблемы сокращения случаев гибели людей на дорогах, по мнению Всемирной организации здравоохранения, необходимо решить пять основных задач: езда на мотоциклах в шлемах, проблема инфраструктуры дорог, проблема скорости, проблема пьянства, а также использование ремней безопасности.

В целом по Европе показатель смертности на дорогах постоянно снижается: в 1991 году – 162 погибших на 1 млн. жителей; в 2004-м – 95; в 2007 году – 77. В 2007 году самыми опасными в Европе были дороги в Литве, где из каждого миллиона жителей в ДТП погибли 223 человека, и Латвии – 177. Проблемными в этом отношении пока остаются и другие новые члены ЕС – Эстония и Польша, в которых продолжается рост числа ДТП. Причинами такого положения являются: склонность водителей новых стран – участников ЕС к превышению скоростного режима, игнорированию ремней безопасности и специальных средств безопасности для детей (детские кресла). В большинстве стран Восточной Европы, претерпевающих ускоренное развитие автомобилизации, инфраструктура дорог и развитие служб безопасности не

выдерживают возросшей нагрузки, поэтому и возникают аварийные потери в дорожном движении.

Потери при ДТП проявляются в самых разнообразных формах (рисунок 2).

По своему характеру ущерб, нанесенный при аварии, делится на две составляющие - материальную (или экономическую) и духовную (или социальную). Экономическая составляющая потерь делится на прямую и косвенную. Прямые потери - это потери от разрушения дороги и обустройства, повреждения транспортного средства и грузов, расходы на расследование аварии, пенсии, пособия, лечение пострадавших или похороны погибших. Косвенные потери - это потери части внутреннего валового продукта от временного, частичного или полного исключения членов общества из производственной деятельности, потери из-за нарушения нормального процесса дорожного движения при аварии и т.д.

Социальная составляющая включает т.н. «душевную боль» от гибели или увечья людей - близких, и не только близких. Она включает потери от изменения «нормальной психики» людей, подвергшихся смертельному риску, либо психики людей, подвергших смертельному риску своих близких. Она также включает потери от крушения жизненных планов из-за аварии, от изменения - всегда в худшую сторону - привычного уклада жизни целых семей. Она выражает общественную боль из-за бессмысленной утраты своих граждан. Заметим, что в этом плане аварии отбирают лучшую часть общества - средний возраст погибших примерно равен 33 годам, при этом, около 80 % составляют мужчины. Примерно такое же соотношение и в категории получивших увечье. Социальную составляющую потерь невозможно прямо оценить денежным эквивалентом. Однако найдено несколько способов оценки стоимости этой составляющей - страхование; материальная компенсация морального ущерба через суд; нормативы, учитывающие социальную составляющую; моральные устои, допускающие или поощряющие определенную практику и т.д. В случае с аварийностью наибольшее распространение получило страхование, которое является обязательным для водителей, но может быть индивидуальным по размеру, разумеется, в установленных рамках. В развитых странах страховые оценки очень высоки - например, в США страховая оценка аварии с погибшим превышает 2 млн. долларов, в ФРГ - превышает 1,2 млн. евро и т.д. Именно эти суммы входят в полную оценочную стоимость аварий.

Опыт ряда стран с развитой автомобилизацией, таких как Канада, Франция, Финляндия и США, доказывает, что снизить уровень аварийности и избежать колоссальных социальных и экономических потерь можно, предприняв следующие меры:

- сформировав гибкую и адекватную законодательную основу по организации дорожного движения;
- в сфере дорожной инфраструктуры – обустроив пешеходные переходы, отремонтировав дороги, организовав необходимое количество парковок;

- уделять особое внимание пропаганде безопасного движения и наглядно показывая людям, к чему приводят нарушения правил дорожного движения.

Основной акцент в зарубежном законодательстве о безопасности дорожного движения делается на материальной ответственности нарушителей.

Это не только большие штрафы, но и конфискация автотранспортных средств, лишение водительских прав, привязка количества и серьезности нарушений к плате за обязательную годовую страховку автомобиля.

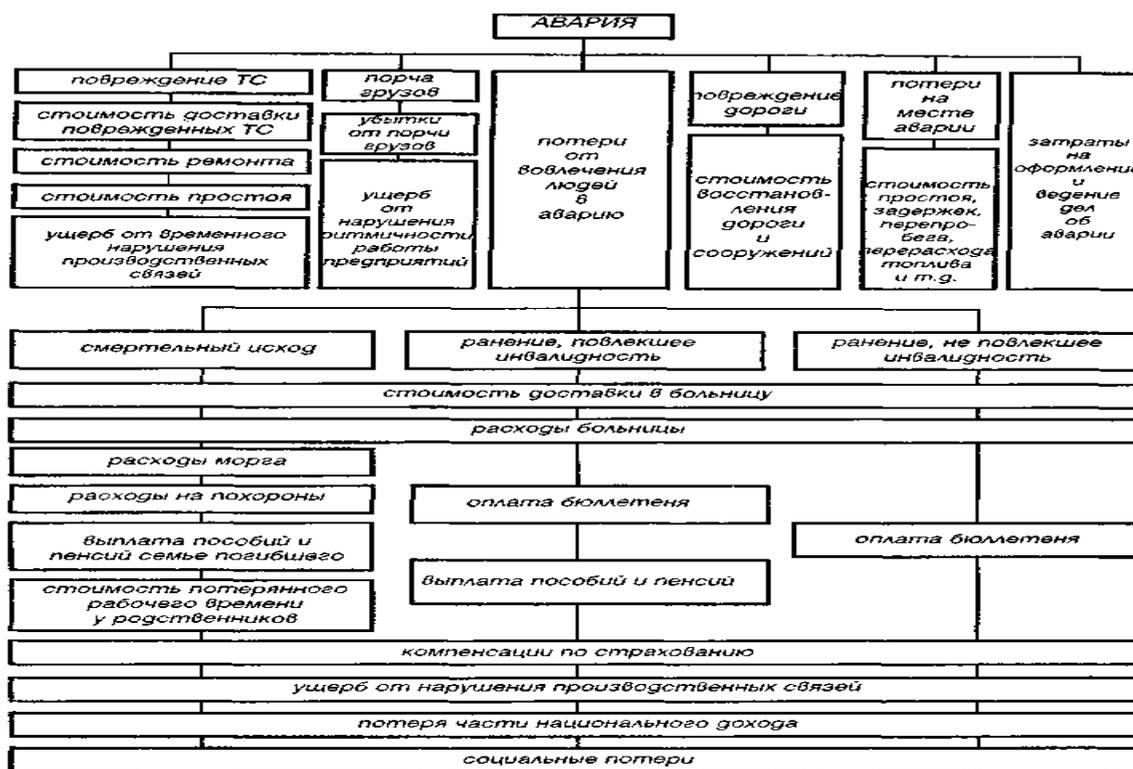


Рисунок 2. Структура потерь от аварий

Принято классифицировать ДТП по нескольким признакам - виду, категориям, количеству участников и даже по форме отчетности – учетные и не учетные ДТП (с материальным ущербом и пострадавшими).

ДТП также можно условно разделить на аварии в зависимости от тяжести последствий:

1 - легкие, при которых нанесен умеренный материальный ущерб, а люди не пострадали;

2- средние, где имели место ранения людей или нанесение весьма большого материального ущерба. В некоторых случаях данные аварии можно разделить еще на несколько групп, например, ранение без госпитализации, ранение с госпитализацией и ранение, повлекшее инвалидность;

3- тяжелые, при которых имело место гибель людей или нанесение чрезвычайно большого материального ущерба. Представляет интерес понятие «погиб в аварии». ООН постановила считать погибшим в аварии тех, кто погиб на месте или умер в больнице в течение 30 дней после аварии. Заметим, что

таких насчитывается свыше 97 % от общего числа погибших по причине аварии, при этом на месте аварии погибает около половины всех людей, считающихся погибшими в аварии.

ВОПРОС 4. СОЦИАЛЬНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ПОТЕРЬ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Дорожное движение - это социально-производственный процесс, а управление дорожным движением - это не столько управление физическими транспортными и пешеходными потоками, сколько управление людьми, составляющими эти потоки. А поскольку массы этих людей, участвуя в дорожном движении, большую часть времени являются неподконтрольными и поступают в соответствии со своими представлениями и убеждениями, то управление дорожным движением приобретает явную социальную направленность, а социальные отношения в дорожном движении становятся доминирующими и определяющими.

Истоками социальных потерь в дорожном движении являются противоречия, заключающиеся в том, что неравные участники процесса, должны действовать сообща и подчиняться одинаковым требованиям.

Неравенство между самими участниками движения определяется их различным видовым статусом - водители, пешеходы, пассажиры. Естественно, что водители, в сравнении с пешеходами, обладают несоизмеримо большими возможностями и большей ответственностью и это не может не наложить свой отпечаток на их взаимоотношения. В отношениях водителей и пассажиров ситуация еще более однозначная - водитель всем управляет и за все отвечает.

Внутривидовое неравенство среди водителей обусловлено несколькими факторами, одним из которых является различие в классе автомобилей или иных его достоинствах. Оно может проявляться и в некоторых дорожно-транспортных ситуациях. Например, находящийся на главной дороге часто считает себя лучшим, находящегося на второстепенной дороге; оказавшийся справа (а на кольцевом перекрестке - слева) и имеющий преимущество считает себя лучшим не имеющего этого преимущества. В крупном городе местный водитель считает себя лучшим приезжего, особенно сельского водителя и т.д. Разумеется, это неравенство часто скрыто внутри транспортного потока и не всегда проявляется. Но как только для этого создаются подходящие условия, можете быть уверены, что оно проявится в довольно жесткой форме.

Внутривидовое неравенство среди пассажиров, кроме известных особенностей человеческого характера, обусловлено и некоторыми «объективными» факторами. Например, один пассажир удобно сидит, а другой неудобно стоит. Один занимает сразу 3 места - сидит на крайнем сидении, а сумку поставил на проходе - а другой никак не может «втиснуться» в дверь.

Таким образом, неравенство, вызванное объективными и субъективными причинами, существует и будет существовать. Проявление этого неравенства приводит к экономическим, экологическим и аварийным потерям - в частности, имеет место неполное использование провозной способности пассажирского транспорта, снижение скорости движения потока из-за не вынужденного маневрирования, повышенный выброс вредных веществ из-за ухудшения режимов движения, повышенная аварийность из-за маневрирования.

Однако, как представляется, самыми большими являются социальные потери – участники дорожного движения «враждуют» друг с другом, портят друг другу настроение, становятся раздражительными, некоммуникабельными, озлобленными, что не приводит к созиданию и улучшению дорожно-транспортной ситуации на наших дорогах.

Дорожные условия в значительной мере определяются конструктивным уровнем наших дорог, который относительно невысок. Особые неприятности участникам дорожного движения доставляют бесконечные и очень продолжительные ремонты покрытия и коммуникаций, которые, почему-то, делаются в самое неподходящее (нагруженное) время.

Качество и состояние транспортных средств, за небольшим исключением, невысокое. Автомобильный парк устарел и существенно отстает от современных требований по надежности, топливной экономичности, конструктивной и экологической безопасности.

Значение информации в дорожном движении, особенно для водителей, нельзя преувеличить. Своевременная и качественная информация помогает водителю лучше ориентироваться на улично-дорожной сети и проезжей части, выбирать оптимальные маршруты и режимы движения, уверенно чувствовать себя в большинстве ситуаций и т.д.

Регулирование дорожного движения носит четко выраженную ограничительно - запретительную направленность и реализуется бесконечными запретами и ограничениями, большинство из которых не обоснованы и носят перестраховочный характер. Любимыми приемами является запрещение въезда, проезда без остановки, запрещение обгона и т.д. Однако, самым распространенным приемом является ограничение максимальной скорости.

Стоянка транспорта в городе - одна из самых болезненных и нарастающих проблем. С одной стороны, чем больше машин, тем больше нужно стояночных мест. С другой стороны, чем больше машин, тем больше нагрузка на улично-дорожную сеть города и тем меньше возможностей для стоянки на проезжей части.

Каждая не вынужденная остановка - это потери: экономические - потеряно время у водителя и его пассажиров, увеличен расход топлива на трогание и разгон, транспортный поток снизил скорость и увеличил расход топлива из-за вынужденного маневрирования; экологические - увеличились выбросы в атмосферу из-за снижения скорости, разгона и переменных режимов движения данного автомобиля и

транспортного потока; аварийные - увеличилась вероятность аварии из-за маневрирования, увеличения загрузки полосы и отвлечения внимания водителей; социальные - у водителя и его пассажиров запросто отняли время (деньги) и т.д.

Экономическая оценка социальных потерь, очевидно, может быть выполнена по меньшей мере двумя способами - по величине «упущенной выгоды» и по возмещению «морального ущерба». В первом случае социальные потери можно рассматривать как одну из причин не производства части внутреннего валового продукта (ВВП) из-за несоответствующих социальных отношений. Во втором случае за основу расчетов приняты размеры компенсации материального ущерба, приведенные в статьях гражданского кодекса.

По мнению аналитиков, оценочная величина суммарных социальных потерь в дорожном движении Республика Беларусь находится в пределах от 1,3 до 2,7 млрд. у.е./год, что чрезвычайно много. Следует отметить, что полученная величина социальных потерь примерно равна сумме экономических, экологических и аварийных потерь (2 млрд. у.е./год). Однако, как уже указывалось, социальные потери в стоимостном отношении изучены, к сожалению, недостаточно и в управлении дорожным движением пока не учитываются.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для повторения:

1. Экономические потери в дорожном движении.
2. Экологические потери и их влияние на окружающую среду и человека.
3. Потери от ДТП и их краткая характеристика.
4. Социальная составляющая потерь в дорожном движении.

Используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, от 14.06.2006, №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 №947 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, от 31.12.2002, № 1851 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015

Дополнительная литература:

1. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2010. – 137

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема №10

«Управление дорожным движением»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

МЕТОДОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ - это совокупность методов и приемов управления в сфере дорожного движения. Методы управления (регулирования) условно можно разделить на несколько групп:

- разделение потоков (приоритет);
- снижение потенциальной возможности конфликтов;
- повышение производительности;
- классификация улиц и дорог.

ВОПРОС 1. ОБЩИЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Согласно статьи 17 Закона «О дорожном движении», под организацией дорожного движения понимается комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

Деятельность служб организации движения (ГАИ, дорожно-эксплуатационные и другие организации) направлена на то, чтобы упростить ориентирование водителей на маршруте, помочь выбрать им оптимальную скорость, создать условия для более быстрого проезда маршрутных транспортных средств, обеспечить безопасность всех участников дорожного движения.

Одним из методов организации движения является введение определенных ограничений порядка движения для его участников. В большинстве своем вводимые ограничения - это вынужденная мера, направленная на повышение безопасности движения, пропускной способности дорожной сети, уменьшение вредного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

Организация движения на улично-дорожной сети обеспечивается в основном с помощью дорожных знаков, разметки, светофоров, различных ограждающих и направляющих устройств. Порядок движения на перекрестках организуется с помощью светофоров. Разметка позволяет наилучшим образом распределять транспортные средства на проезжей части и повышать эффективность ее использования. Одновременно с этим разметка служит важнейшим средством зрительного ориентирования водителей. Дорожные знаки регулируют поведение водителей практически во всех наиболее типичных ситуациях и обеспечивают безопасность движения.

Современные ЭВМ позволяют организовать светофорное регулирование в зависимости от информации о состоянии транспортных потоков, существенно увеличивая пропускную способность дорожной сети. В практике организации дорожного движения широко реализуются методы обеспечения более высокой пропускной способности дорог и безопасности участников движения. Среди этих методов наиболее типичны следующие:

- введение одностороннего движения - повышает на 20-30% пропускную способность дороги;
- светофорное регулирование по принципу «зеленой волны» - обеспечивает безостановочный проезд последовательно расположенных на автомагистрали перекрестков, снижает расход топлива, уровень транспортного шума и загазованности;

- организация кругового движения на перекрестках - исключает пересечение транспортных потоков и устраняет необходимость светофорного регулирования;

- разделение транспортных потоков по типам транспортных средств - способствует созданию однородных транспортных потоков;

- регулирование скорости с учетом загрузки дороги - повышает пропускную способность дороги;

- ограничение числа остановок и стоянок - повышает пропускную способность дороги и т. д.

ОБЩИЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Управление дорожным движением обеспечивается определенными методами:

1. Разделение встречных транспортных потоков осуществляется посредством (рисунок 1):

- выполнения требований, устанавливающих правостороннее движение;

- горизонтальной дорожной разметки и дорожных знаков по [СТБ 1231](#), [СТБ 1140](#) и [СТБ 1300](#);

- строительства автомобильных дорог и улиц с разделительными полосами в соответствии с требованиями [ТКП 45-3.03-19](#) и [СНБ 3.03.02](#);

- установки ограждений первой и второй групп, направляющих устройств по [СТБ 1300](#).

2. Разделение попутных транспортных потоков осуществляется в основном посредством горизонтальной дорожной разметки (рисунок 5) и дорожных знаков. В отдельных случаях разделение может осуществляться устройством разделительных полос, ограждений первой и второй групп, направляющих устройств.





Рисунок 1. Разделение встречных и попутных транспортных потоков

3. Разделение конфликтующих транспортных потоков осуществляется по времени на основании требований, оговаривающих преимущественное право движения, дорожных знаков приоритета, горизонтальной дорожной разметки и светофорного регулирования по [СТБ 1231](#), [СТБ 1140](#) и [СТБ 1300](#). Высшей формой разделения конфликтующих транспортных потоков является строительство транспортных развязок в разных уровнях.

4. Разделение транспортных и пешеходных потоков осуществляется посредством строительства тротуаров, пешеходных дорожек и пешеходных переходов в разных уровнях по [ТКП 45-3.03-19](#) и [СНБ 3.03.02](#), установки ограждений второй группы, устройства светофорного регулирования, нанесения соответствующей горизонтальной дорожной разметки и установки дорожных знаков по [СТБ 1231](#), [СТБ 1140](#) и [СТБ 1300](#) (рисунок 2).



Рисунок 2. Разделение транспортных и пешеходных потоков

Снижение потенциальной опасности в конфликтных точках решается методами:

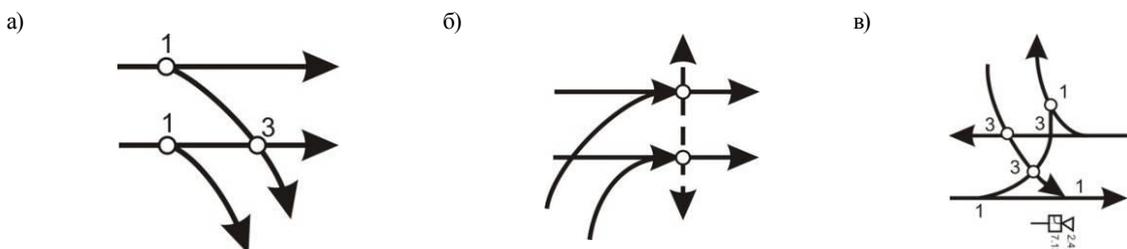
- исключения необязательных маневров, которые включают перестроение (смену полосы), обгон, разгон-торможение;
- исключения вынужденных маневров (перестроений) из-за объезда стоящих транспортных средств (торможение и перестроение из-за остановившегося впереди автомобиля для производства поворота, торможение и разгон перед светофорным объектом, перестроение для поворота на пересекающие улицы и т. д.);

- исключения недопустимых по степени опасности конфликтов. Допустимость конфликта должна определяться физической возможностью выполнения маневра и потенциальной опасностью. Потенциальная опасность конфликта связана с наличием в одной конфликтной зоне нескольких главных разнонаправленных участников конфликта либо наличием при повороте плохо видимого скоростного главного конфликтующего участника, движущегося сзади в прямом направлении (рисунок 3);

- уменьшения количества разрешенных маневров;

- совершенствования условий движения в зоне конфликтных точек (строительство пересечений или пешеходных переходов в разных уровнях, введение светофорного регулирования, координации по сети, выделение отдельных полос движения или организация бесконфликтного движения для поворотных потоков и т. п.);

- введения определенных ограничений в зоне конфликтных точек (запрещение отдельных, чаще всего поворотов налево, остановки и стоянки транспорта в конфликтных зонах и пешеходных переходах, остановочных пунктах маршрутных транспортных средств), если это вызывает недопустимые конфликты между ТС и ТС и пешеходом. В особо опасных местах может быть запрещен выход пешеходов на проезжую часть путем установки функциональных пешеходных ограждений.



а – скоростной транспортный поток при повороте направо конфликтует со скоростным транзитным потоком, идущим сзади справа;

б – одновременный конфликт транспорт - транспорт и транспорт - пешеход;

в – второстепенный поток ТС поворачивающий налево одновременно имеет три главных конфликтующих транспортных потока.

Рисунок 3. Примеры недопустимых конфликтов

Выравнивание состава транспортного потока решается методами:

- запрещения движения тракторов, повозок, велосипедистов на загруженных автомобильных дорогах и улицах;

- запрещения движения грузового транспорта на загруженных улицах, особенно в центре крупных городов;

- запрещения движения грузового транспорта на левых полосах многополосных дорог и улиц;

- выбора умеренных скоростей координированного регулирования;

- устройства на затяжных подъемах автомобильных дорог дополнительных

полос.

Конфликтные ситуации на опасных для движения участках дорог и улиц (кривые в плане и профиле и т. п.) должны быть предотвращены путем устройства горизонтальной дорожной разметки, запрещения остановки – стоянки, запрещения обгона и т. д. Улучшение видимости в плане также может быть достигнуто ликвидацией объектов на внутренней стороне поворота.

Для нормального взаимодействия между конфликтующими участниками необходимо взаимное наблюдение в пределах 5-6 с., а предельное минимальное время должно быть не менее 3 с. Поэтому обязательным условием безопасного движения является наличие «треугольника видимости», обеспечивающего взаимное наблюдение в пределах минимума - 3 с. Если этот треугольник не может быть обеспечен реконструктивными мероприятиями, необходимо использовать методы регулирования дорожного движения.

При конфликте транспорт – транспорт обеспечение «треугольника видимости» в городах существенно затруднено, а иногда практически невозможно. В этих условиях необходимым является снижение скорости, как правило, второстепенного участника. Снижение должно быть таким, чтобы от момента взаимного обнаружения конфликтующих участников до момента прибытия их в конфликтную точку прошло не менее 3 с. Для этих целей может быть использован знак 2.5 «Движение без остановки запрещено» со второстепенной дороги.

Выбор скоростного режима непосредственно влияет практически на все показатели дорожного движения. Для выбора оптимального скоростного режима движения транспортных средств необходимо оценить условия движения транспорта, которые включают в себя геометрические параметры и транспортно-эксплуатационные характеристики дорог, параметры транспортного потока и метеорологические условия.

Выравнивание транспортной нагрузки должно осуществляться путем перераспределения транспортных потоков, как по полосам движения, так и по сети дорог. Регулирование транспортной загрузки, в т. ч. по времени, может быть осуществлено путем запрета движения отдельных видов транспорта.

При светофорном регулировании необходимо стремиться максимально увеличить долю зеленого сигнала в цикле, в том числе за счет уменьшения и персонификации переходных интервалов, числа фаз и т.д. Следует отдавать предпочтение более мощным потокам, оставляя для менее мощных, меньшую долю зеленого сигнала, а для маломощных – приближающегося к допустимому пределу,

если не вмешиваются другие ограничения - пешеходы, минимальное предельное время и т. п.

Распределение загрузки во времени в АСУ в городах и населенных пунктах производится путем непрерывной корректировки параметров регулирования на светофорном объекте. На локальных объектах с жестким регулированием это должно осуществляться включением соответствующих программ. Принципиально необходимо применение семидневного цикла, наиболее полно учитывающего колебания нагрузок.

Эффективен такой способ распределения загрузки по времени, как реверсивное регулирование.

ВОПРОС 2. ОДНОСТОРОННЕЕ ДВИЖЕНИЕ. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

При одностороннем движении транспортные средства в пределах всей проезжей части должны двигаться только в одном направлении. Критериями для принятия решения об организации одностороннего движения являются:

- увеличение пропускной способности дороги или улицы (рисунок 4);
- увеличение скорости движения на каждой полосе за счет выравнивания состава транспортного потока;
- уменьшение количества конфликтов на перекрестках;
- исключение конфликтов встречных потоков;
- исключение ослепления фарами автомобилей встречных потоков;
- расширение возможностей для стоянок автомобилей.

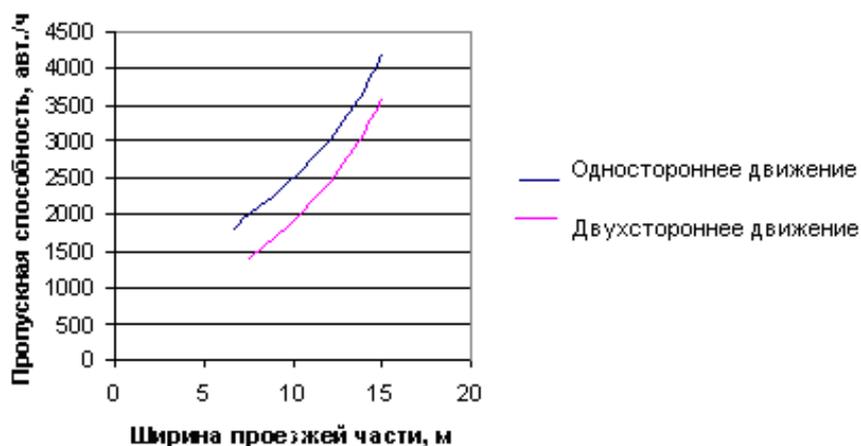


Рисунок 4. Изменение пропускной способности в зависимости от особенностей организации дорожного движения

Для нормального функционирования одностороннего движения необходимо выполнение следующих условий:

- транспортные потоки должны быть распределены по смежным параллельным дорогам или улицам, расстояние между которыми 350–400 м;

- противоположные потоки должны быть соединены поперечными улицами, расстояние между которыми также не более 350-400 м.

Виды организации одностороннего движения:

- постоянное одностороннее движение организуется в районах с относительно стабильной транспортной нагрузкой на долговременный период. Управление движением осуществляется с помощью постоянных дорожных знаков, горизонтальной дорожной разметки, светофоров;

- временное одностороннее движение организуется в случае ремонта отдельных участков улично-дорожной сети, праздничных или спортивных мероприятий и т.д. Управление данным движением осуществляется с помощью временных дорожных знаков и вводится в определенные часы суток или в определенные дни;

- частичное одностороннее движение имеет место тогда, когда навстречу общему транспортному потоку могут двигаться маршрутные транспортные средства. Это осуществляется в тех случаях, когда ликвидация движения маршрутных транспортных средств либо невозможна, либо нецелесообразна. Полосы движения маршрутных транспортных средств обозначаются дорожными знаками 5.10.1 – 5.10.4 по [СТБ 1140](#) и горизонтальной дорожной разметкой;

- переменное одностороннее движение организуется тогда, когда транспортные потоки имеют ярко выраженный циклический характер по направлению движения (например, утром они направлены к центру города, вечером - от центра, в пятницу после работы - за город, а в воскресенье вечером - в город). В таких случаях по одной или двум полосам дороги или улицы организовывается реверсивное движение.

Условием введения реверсивного движения является превышение некоторого порогового значения неравномерности движения, определяемое коэффициентом $K_{\text{нер.}}$. В соответствии с нормативными источниками реверсивное движение может вводиться при условии, когда $K_{\text{нер.}} > 1,25$, и определяться из выражения:

$$K_{\text{нер.}} = \frac{Q_1}{Q_2},$$

где Q_1 – интенсивность движения в одном направлении;

Q_2 – интенсивность движения в противоположном направлении.

Целесообразность введения реверсивного регулирования определяется по [СТБ 1300](#).

Организация одностороннего движения может быть осуществлена:

- на узких улицах (за исключением проездов), с шириной проезжей части менее 6 м;

- на улицах с крутыми уклонами, особенно в зимнее время;

- для пропуска транзитного движения через город;

- при временных закрытиях отдельных участков улично-дорожной сети;

- для оптимизации управления на отдельных перекрестках;

- для организации безостановочного координированного движения;

- для организации стоянок и остановок транспортных средств;
- для снижения напряженности в дорожном движении.

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Основными задачами управления движением маршрутных транспортных средств являются оптимальное размещение остановочных пунктов и совмещение движения маршрутных транспортных средств с транспортным потоком. Требования по размещению остановок маршрутных транспортных средств при проектировании и реконструкции автомобильных дорог и улиц определены [ТКП 45-3.03-19](#) и [СНБ 3.03.02](#).

Остановочные пункты в значительной мере определяют пропускную способность маршрутных транспортных средств. Основными задачами при обустройстве остановочных пунктов являются их размещение и организация пешеходных переходов.

Пропускная способность на линии маршрутных транспортных средств определяется пропускной способностью остановочного пункта, которая зависит от времени простоя маршрутного транспортного средства при посадке-высадке пассажиров, времени подъезда-отъезда маршрутного транспортного средства к остановочному пункту и от него, а также времени ожидания освобождения остановочного пункта предыдущим маршрутным транспортным средством. Базовая величина пропускной способности остановочного пункта маршрутных транспортных средств принимается 60 авт./ч. Если на линии находится больше единиц маршрутных транспортных средств, остановочные пункты следует разделять, располагая их на расстоянии 30 – 50 м друг от друга.

В сложившихся условиях движения транспорта и пешеходов остановочные пункты следует размещать за перекрестком по следующим причинам:

- вход на перекресток загружен, как правило, больше, потому что он работает только в одной фазе, а выход - в двух, причем, вторая фаза нагружена намного меньше – только совершающим поворот транспортом;

- обход стоящего транспорта пешеходами более безопасен сзади, поскольку в этом случае улучшается взаимная видимость транспорт - пешеход, а встречные автомобили находятся на большем удалении от левой стороны остановившегося маршрутного транспортного средства;

- остановившееся перед перекрестком маршрутное транспортное средство создает больше помех с прямого направления, чем остановившееся после перекрестка – для правого поворота с пересекающей улицы;

- остановившееся перед перекрестком маршрутное транспортное средство создает гораздо больше координированного регулирования,

чем остановившееся за перекрестком.

При размещении остановочного пункта перед перекрестком (при наличии мощных объектов тяготения пешеходов) начало посадочной площадки следует располагать не более чем за 20–30 м до подземного и не более 40 м до наземного пешеходного перехода.

Остановочный пункт должен быть благоустроен и оборудован урной для мусора, скамейкой и, при возможности, легким навесом, на нем не должно быть никаких выступающих предметов, решеток, люков и т. д.

Остановочные пункты маршрутных транспортных средств в пределах населенных пунктов следует располагать вблизи пунктов притяжения пешеходов (магазинов, зданий администраций исполнительной власти, домов культуры и т.п.).

При протяженности населенного пункта до 1,2 км оборудуют один остановочный пункт. В населенных пунктах большей протяженности остановочные пункты располагаются на расстоянии не менее 600 м друг от друга.

Вне пределов населенных пунктов остановочные пункты маршрутных транспортных средств следует располагать вблизи примыкающих к дороге подъездов и (или) пешеходных путей, по которым осуществляется пешеходное движение к расположенным в стороне от дороги населенным пунктам, зонам отдыха, предприятиям и т.п.

Необходимость устройства остановочных пунктов маршрутных транспортных средств определяется наличием пассажиров, пользующихся маршрутными транспортными средствами.

Выбор конструкции остановочных пунктов маршрутных транспортных средств осуществляется в соответствии с требованиями [ТКП 45-3.03-19](#) и [СНБ 3.03.02](#). Рекомендуются устройство пешеходных путей от посадочных площадок остановочных пунктов маршрутных транспортных средств до существующих пешеходных путей или используемых для пешеходного движения существующих улиц и дорог.

ВОПРОС 3. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

Если обратиться к статистике, то можно с уверенностью сказать, что в темное время суток относительная аварийность повышается примерно в пять раз. Научно известно, что свыше 90 % всей информации, необходимой водителю для движения, составляет зрительная. В темное время водитель получает меньше информации потому, что она сосредоточена в узком конусе головного света

автомобиля и все, что находится за пределами этого конуса, водителю недоступно. Он уже не может так прогнозировать ситуацию, как днем - боковая видимость практически отсутствует. Кроме того, ухудшается восприятие и распознавание обстановки. Форма и размеры предметов искажаются, огромное значение приобретает контрастность - одни предметы и их детали сливаются с фоном и становятся незаметными, другие же, более яркие и контрастные, наоборот, сильно выделяются на общем фоне, принимая неестественные формы и очертания. Картина усугубляется многочисленными бликами и тенями неровностей проезжей части, элементами обустройства и деревьев.

Поэтому даже при стационарном освещении водитель видит неотчетливо и неясно, и для осознания ситуации ему требуется, значительно больше времени.

Итак, в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях ухудшаются возможности для безопасного управления автомобилем. Так как же ее повысить?

В первую очередь важно освещение. Стационарное освещение очень дорогое, поэтому предусмотрены различные нормы освещения для различных участков - магистральные улицы и главные городские площади освещаются примерно в 5-10 раз лучше, чем улицы местного значения или тротуары. Для проезда наиболее опасных участков дорог, а также при проезде населенных пунктов используют искусственное освещение, которое должно отвечать требованиям ТКП 45-3.03-19-2006 (02250) «Автомобильные дороги нормы проектирования». В соответствии с нормативным документом наружное электрическое освещение на автомобильных дорогах следует предусматривать в следующих случаях:

- на участках дорог, проходящих через населенные пункты;
- на железнодорожных переездах в одном уровне;
- на кольцевых пересечениях в одном уровне;
- на больших мостах;
- в пешеходных тоннелях и на лестничных сходах перед ними;
- на автобусных остановках, включая пешеходный переход, при количестве останавливающихся в темное время суток автобусов более двух в час и выраженном потоке пассажиров на автомобильных дорогах первой категории, а при наличии возможности использования существующих электрических сетей – и на автомобильных дорогах 1-3-х категорий.

Средняя яркость покрытия проезжей части вне пределов населенных пунктов должна быть $0,8 \text{ кд/м}^2$, на соединительных ответвлениях узлов в пределах транспортных развязок – $0,4 \text{ кд/м}^2$, а средняя горизонтальная освещенность покрытия – 15 лк и 10 лк соответственно.

Отношение максимальной яркости покрытия проезжей части дороги к минимальной должно быть не более 3:1 при норме средней яркости более $0,6 \text{ кд/м}^2$ и 5:1 – при норме средней яркости менее $0,6 \text{ кд/м}^2$, при этом показатель ослепленности не должен превышать 150.

Освещение участков дорог в пределах населенных пунктов, пешеходных тоннелей следует выполнять в соответствии с требованиями Освещение железнодорожных переездов в одном уровне следует выполнять в соответствии с требованиями стандартов безопасности труда на железнодорожном транспорте.

Опоры освещения вне населенных пунктов следует располагать на расстоянии не менее 4 м от кромки проезжей части, при меньшем расстоянии следует предусматривать установку барьерных ограждений.

Высоту установки светильников на опорах следует принимать не менее 6,5 м над проезжей частью дорог.

Следующим направлением является визуальное трассирование дороги - водитель должен ориентироваться и на дороге, и на проезжей части. В местах поворота улицы или дороги взгляд водителя должен упираться в визуальное препятствие - здание, высокое ограждение, лесную или парковую посадку и т.д. А если этого нет, то должен быть установлен дорожный знак «Направление поворота» или щит, или плакат и т.д. - важно, чтобы было видно препятствие. И уж никак недопустимо, чтобы взгляд упирался в пустоту или в ложную перспективу. В темное время суток, особенно в плохую погоду, исключительное значение приобретает любая продольная разметка, пусть только осевая, за которую можно «уцепиться» и держаться как за базу. Существенную помощь оказывают водителям направляющие столбики со встроенными в них световозвращателями. На пешеходных переходах, на приподнятых островках безопасности устанавливаются дорожные знаки «Объезд препятствия справа», а иногда и светящиеся тумбы. Помогает и вертикальная разметка на бортовом камне, опорах, деревьях. Особое значение имеет световозвращающее покрытие дорожных знаков и его состояние.

ПЕРЕСЕЧЕНИЯ С ИНЖЕНЕРНЫМИ КОММУНИКАЦИЯМИ

Пересечения автомобильных дорог с подземными и надземными коммуникациями следует выполнять в соответствии с требованиями ТНПА на проектирование этих сооружений. Инженерные сети следует размещать преимущественно в пределах поперечных профилей улиц: под тротуарами, разделительными полосами, парковками и автостоянками - тепловые сети, каналы или тоннели; на разделительных полосах, под автостоянками и парковками - водопровод, газопровод, хозяйственно-бытовую и дождевую канализацию. На полосе между красной линией и линией застройки следует размещать газовые сети низкого давления и кабельные сети (силовые, связи, сигнализации и диспетчеризации). В стесненных условиях на магистральных улицах, а также на улицах местного значения и проездах во всех случаях допускается прокладка дождевых и хозяйственно-бытовых коллекторов под проезжей частью, при этом верх люков колодцев инженерных сетей следует размещать в отметках проезжей части улицы. При ширине проезжей части более 22,5 м. следует предусматривать размещение сетей водопровода по обеим

сторонам улиц.

При реконструкции проезжих частей улиц с устройством дорожных капитальных покрытий, под которыми расположены подземные инженерные сети (кроме ливневых и хозяйственно-бытовых коллекторов), следует предусматривать вынос этих сетей на разделительные полосы и под тротуары.

При соответствующем обосновании допускается под проезжими частями улиц сохранение существующих, а также прокладка в каналах и тоннелях новых сетей. На существующих улицах, не имеющих разделительных полос, допускается размещение новых инженерных сетей под проезжей частью при условии размещения их в тоннелях или каналах; при технической необходимости допускается прокладка газопровода под проезжими частями улиц.

Прокладку подземных инженерных сетей, как правило, предусматривают совмещенную в общих траншеях; в тоннелях - при необходимости одновременного размещения тепловых сетей диаметром от 500 до 900 мм, водопровода диаметром до 500 мм, более 10 кабелей связи и 10 силовых кабелей напряжением до 10 кВ, при реконструкции магистральных улиц и районов исторической застройки, при недостатке места в поперечном профиле улиц для размещения сетей в траншеях, на пересечениях с магистральными улицами и железнодорожными путями. В тоннелях также допускается прокладка воздухопроводов и напорной канализации. Совместная прокладка газо- и трубопроводов, транспортирующих легковоспламеняющиеся и горючие жидкости, с кабельными линиями не допускается.

На участках застройки в сложных грунтовых условиях (лессовые просадочные грунты) необходимо предусматривать прокладку инженерных сетей в проходных тоннелях. На селитебных территориях в сложных планировочных условиях допускается прокладка наземных тепловых сетей при наличии разрешения местных органов власти.

Расстояния по горизонтали (в свету) между соседними инженерными подземными сетями при их параллельном размещении следует принимать согласно нормативов, а на вводах инженерных сетей в здания усадебной и коттеджной застройки - не менее 0,5 м. При разнице в глубине заложения смежных трубопроводов более 0,4 м расстояния, следует увеличивать с учетом крутизны откоса траншеи, но не менее глубины траншеи до подошвы насыпи и бровки выемки.

Расстояния от строительных конструкций тепловых сетей или оболочек изоляции трубопроводов при бесканальной прокладке до сооружений и инженерных сетей следует принимать в соответствии со СНиП 2.04.03.

При пересечении подземных инженерных сетей с подземными пешеходными переходами следует предусматривать прокладку трубопроводов под тоннелями или в толще бетонного пола, а силовых кабелей и кабелей связи - над тоннелями.

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Искусственные сооружения (мосты, путепроводы, эстакады, тоннели, водопропускные трубы, пешеходные мосты) в населенных пунктах проектируют в соответствии с требованиями ТКП 45-3.03-232.

Габарит в свету по высоте от низа конструкций путепроводов, эстакад и пешеходных мостов следует принимать, м, не менее:

- до поверхности проезжей части улиц - 5,0;
- до отметки головки рельса трамвая - 5,0.

Проектирование искусственных сооружений в населенных пунктах должно быть подчинено плану и профилю улиц. Допускается расположение искусственных сооружений на горизонтальных и вертикальных кривых.

При длине мостов и путепроводов более 100 м с подходами, при соответствующем обосновании, допускается уменьшать ширину элементов проезжей части и тротуаров до минимальных размеров для данной категории улиц. Сужение и расширение проезжей части в этих случаях следует выполнять на подходах к искусственному сооружению с отгоном 1:20 или кривыми в плане, допустимыми для данных категорий улиц. Ширину центральной разделительной полосы на искусственных сооружениях, расположенных на улицах категорий М и А, допускается уменьшать до ширины, необходимой для установки парапетных или металлических ограждений (с учетом прогиба) плюс 1 м с каждой их стороны.

В тоннелях, на эстакадах и путепроводах, где не допускается пешеходное движение, вдоль проезжей части следует предусматривать технические тротуары шириной от 0,75 до 1,00 м.

Не допускается организация водоотвода с проезжей части путепроводов и эстакад на проезжие части и тротуары нижележащих уровней. Расположение мостов, путепроводов, эстакад на автомобильных дорогах не должно вносить резких и неожиданных для водителей изменений в направлении дороги. Параметры мостов, путепроводов, эстакад должны обеспечивать единообразие условий движения по дороге.

Расположение мостов через судоходные реки следует согласовывать с Министерством по чрезвычайным ситуациям. Сброс воды с мостового полотна путепроводов и эстакад должен производиться за пределы верха земляного полотна и откосов автомобильных и железных дорог, проходящих под сооружениями. Вода с проезжей части и обочин подходов не должна быть допущена на мостовое полотно сооружений.

При отсутствии на подходах пешеходной дорожки, связанной с тротуаром на мосту или путепроводе, следует обеспечивать доступ пешеходов с тротуара на обочину дороги. При расположении мостовых сооружений на кривых в плане проезжая часть должна быть уширена. Проезжую часть мостовых сооружений на автомобильных дорогах I-а, I-б, I-в, II и III категорий допускается уширять за

счет полосы безопасности. При этом ширина полосы безопасности должна быть не менее 1 м.

При расположении опор путепроводов на разделительной полосе минимальное расстояние между опорой и кромкой проезжей части следует принимать с учетом конструкции ограждения опоры. При отсутствии промежуточных опор со стороны бровки обочины пересекаемой дороги расстояние от бровки до передней грани не обсыпных устоев или до конуса насыпи при обсыпных устоях путепроводов и пешеходных мостов должно быть не менее значений, указанных в таблице 3.

Таблица 3

Категория пересекаемой дороги	Расстояние от бровки до устоя (конуса в м), не менее				
	пешеходных мостов	путепроводов с числом полос движения			
		2	4	6	8
I-а, I-б, I-в, II, III	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0
IV	1,0	1,5	2,0	3,0	4,0
V	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

Боковые поверхности промежуточных опор (со стороны дороги) следует располагать за бровкой обочины пересекаемой дороги на расстоянии не менее 2 м для дорог I-а, I-б, I-в, II и III категорий, 0,5 м – для дорог IV и V категорий.

Габариты искусственных сооружений по высоте над автомобильными дорогами общего пользования всех классов следует принимать не менее 5 м. Габариты искусственных сооружений для пропуска под дорогой автомобильных дорог необщего пользования и скотопрогонов, при отсутствии специальных требований (например, для дорог промышленных предприятий), следует принимать не менее указанных в таблице 4.

Таблица 4

Назначение сооружения	Габарит искусственных сооружений, не менее, м	
	по ширине	по высоте
Для дорог VI-а, VI-б категорий и необщего пользования	8	5
Для скотопрогонов	5	2,5

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для повторения:

1. Общие методы управления дорожным движением.
2. Одностороннее движение. Организация движения маршрутных транспортных средств.
3. Организация дорожного движения в особых условиях.

Используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 г. № 313-З (ред. от 11.07.2014).
2. Об утверждении положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: Постановление Совета Министров Республики Беларусь 31 декабря 2002 г. N 1851 (ред. 18.10.2012).
3. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-XII (ред. от 04.01.2014).

Основная литература:

1. Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 1 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 328 с.
2. Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планирования и застройки: ТКП 45-3.01-116-2008.
3. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения: СТБ 1291-2007.

Дополнительная литература:

1. Врубель, Ю.А. Исследования в дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2007. – 178 с.
2. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема №11

«Технические средства организации дорожного движения»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Управление дорожным движением неразрывно связано с функционированием автомобильных дорог и улиц, и включает в себя комплекс целенаправленных воздействий на водителей, дорожные условия, транспортные потоки и режимы движения, основанных на анализе информации об условиях движения, в целях достижения высокой пропускной способности дорог, экономической эффективности перевозок, удобства и безопасности движения.

Управление дорожным движением предполагает выполнение мероприятий, связанных с улучшением организации дорожного движения за счет установки постоянных дорожных знаков, знаков переменной информации, информационных табло, нанесения линий горизонтальной разметки, установки ограждений и направляющих устройств, введения светофорного регулирования и т.п., являющихся относительно не дорогостоящими и с непродолжительным временем их внедрения.

ВОПРОС 1. ВИДЫ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ

Технические средства организации дорожного движения (далее технические средства) - устройства, конструкции и изображения, применяемые на дорогах для организации и регулирования дорожного движения, обеспечения его безопасности и повышения пропускной способности дорог.

К техническим средствам организации дорожного движения относятся:

- дорожные знаки;
- дорожная разметка;
- дорожные светофоры;
- ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей;
- направляющие устройства;
- противоослепляющие экраны;
- искусственные неровности.

Требования и порядок установки технических средств организации дорожного движения на дорогах Республики Беларусь определены в СТБ 1300-2007 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения». Данный стандарт соответствует Конвенции о дорожных знаках и сигналах (г. Вена, 1968 г.), Европейскому соглашению, дополняющему эту Конвенцию (г. Женева, 1971 г.), поправкам к Конвенции, а также Указу Президента Республики Беларусь «О мерах по повышению безопасности дорожного движения», Кодексу Республики Беларусь о земле и Закону Республики Беларусь «О дорожном движении». Он устанавливает правила применения на автомобильных дорогах общего пользования, улицах населенных пунктов, а также автомобильных дорогах не общего пользования, железнодорожных переездах технических средств.

Технические средства должны применяться в соответствии с проектом организации дорожного движения (далее ОДД). На все существующие автомобильные дороги и улицы должны разрабатываться проекты ОДД, в которые включаются следующие разделы:

- дислокация дорожных знаков;
- планы нанесения дорожной разметки (для автомобильных дорог и улиц с усовершенствованным покрытием);
- дислокация дорожных ограждений и направляющих устройств;
- дислокация дорожных светофоров;
- дислокация других видов технических средств (островков безопасности, противоослепляющих экранов, искусственных неровностей и т. п.);
- «Системы ориентирования».

В соответствии с требованиями стандартов проекты ОДД на автомобильные дороги, в т. ч. проекты опорных систем маршрутного ориентирования, должны разрабатываться владельцами автомобильных дорог. Проекты ОДД на улицы, в т.

ч. проекты опорных систем маршрутного ориентирования, должны разрабатываться владельцами технических средств, а при их отсутствии – владельцами улиц. Разработка проектов ОДД также может осуществляться другими юридическими и физическими лицами на основании договоров с владельцами автомобильных дорог, улиц и технических средств.

Проекты ОДД согласовываются с Управлением ГАИ МВД Республики Беларусь (их территориальными подразделениями) и утверждаются владельцами автомобильных дорог, улиц и технических средств.

Согласование производится:

- для республиканских автомобильных дорог – Управлением ГАИ МВД Республики Беларусь или по поручению УГАИ МВД Республики Беларусь УГАИ УВД облисполкомов (УГАИ ГУВД Мингорисполкома);

- для местных автомобильных дорог и улиц населенных мест - УГАИ УВД облисполкомов (УГАИ ГУВД Мингорисполкома) или по поручению УГАИ УВД облисполкомов (УГАИ ГУВД Мингорисполкома) отделами (отделениями) ГАИ УВД (ОВД) горисполкомов и райисполкомов.

Допускается применение технических средств временного характера в местах производства аварийно-восстановительных работ и с целью оперативного изменения организации дорожного движения, связанного с обеспечением его безопасности при проведении специальных мероприятий. Временные схемы организации дорожного движения и (или) дислокации дорожных знаков должны быть согласованы с соответствующим органом ГАИ по территориальной принадлежности, владельцем дороги и не позднее 12 ч после установки технических средств утверждены предприятием (организацией), производящим работы или изменение организации дорожного движения.

Дорожные знаки, светофоры, ограждающие и направляющие устройства должны размещаться с учетом их наилучшей видимости участниками дорожного движения как в светлое, так и в темное время суток, удобства эксплуатации и обслуживания, а также исключения возможности их повреждения. При этом они не должны закрываться от участников дорожного движения какими-либо препятствиями (зелеными насаждениями, мачтами наружного освещения и т.п.).

При размещении дорожных знаков и светофоров должна быть обеспечена направленность передаваемой ими информации только тем участникам движения, для которых она предназначена. В зоне видимости участниками дорожного движения дорожных знаков на автомобильных дорогах и улицах запрещается размещение плакатов, транспарантов, афиш и т. п. При размещении наружной рекламы должны выполняться требования СТБ 1581.

Технические средства, применение которых было вызвано причинами временного характера (дорожно-ремонтные работы, сезонные особенности движения и т. д.), должны быть демонтированы одновременно с устранением указанных причин. Их применение допускается и в случаях, не

предусмотренных нормативными документами, если необходимость их применения обоснована конкретными условиями дорожного движения.

Допускается с разрешения Управления ГАИ МВД Республики Беларусь в экспериментальных целях применять технические средства или технические решения, не регламентированные действующими техническими нормативными правовыми актами (далее – нормативными актами). При этом для участников движения должна быть предоставлена необходимая информация, разъясняющая необходимость принятия соответствующего решения.

Устанавливаемые технические средства не должны противоречить друг другу, за исключением знаков временного характера, установленных на срок не более 12 ч. Определяющим признаком временных дорожных знаков является наличие одной или нескольких характеристик:

- желтый фон;
- специальная окраска опор (чередующиеся горизонтальные полосы желтого и черного цветов);
- явное отличие конструкции опор, на которых они установлены, от опор, на которых установлены постоянные дорожные знаки;
- отличие от места расположения постоянных дорожных знаков, предусмотренного нормативными актами;
- отличие в большую сторону от типоразмера постоянно установленных дорожных знаков.

В случае необходимости размещения знаков на растяжках или кронштейнах контактной сети городского электрического транспорта в обязательном порядке требуется согласование с организацией, эксплуатирующей контактную сеть.

ВОПРОС 2. СИСТЕМЫ И СРЕДСТВА АВТОМАТИЗИРОВАННОГО УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Автоматизированная система управления дорожным движением (далее - АСУ) - комплекс технических, программных и организационных средств, обеспечивающих управление (регулирование) движением транспортных и пешеходных потоков в переменном автоматическом или автоматизированном режиме. Переменность во времени управляющих воздействий (смена приоритета, изменение разрешенных направлений движения и ограничений скоростного режима, информация о наличии свободных парковочных мест, указание направления к парковке со свободными местами, разрешение на движение маршрутному пассажирскому транспорту и т. п.) является одним из основных признаков АСУ, выделяющих их в

ряду других видов технических средств организации дорожного движения, таких как: дорожных знаков с постоянной информацией, дорожной разметки, направляющих устройств, реверсивных светофоров и др.

В основном переменные управляющие воздействия обеспечиваются применением средств светофорной сигнализации. Другие варианты реализации таких воздействий (дорожные знаки с переменной информацией, парковочные табло, информационные панно с метеорологическими датчиками и др.) также постепенно начинают применяться, однако степень их распространенности значительно ниже.

Наибольшее распространение светофорное регулирование получило в г. Минске, крупных и больших городах Республики Беларусь в связи с высокой концентрацией транспортных потоков на улично-дорожной сети этих населенных пунктов. Около 78 % светофорных объектов установлены на улично-дорожной сети 16 городов с численностью населения более 100 тыс. жителей. При этом только в 7 самых крупных городах (г. Минске, областных центрах и г. Бобруйске) созданы центральные диспетчерские пункты управления (далее - ЦУП), обеспечивающие согласованную работу всех или части светофорных объектов, размещенных на территории города, и централизованный сбор информации о состоянии периферийного оборудования светофорных объектов. Около 400 светофорных объектов распределены по 82 другим населенным пунктам страны (от 1 до 30 объектов в каждом из них) и работают в автономных режимах.

С учетом изложенного выше АСУ в значительной степени отличаются друг от друга как по уровню решаемых ими задач, так и по всем видам обеспечения (техническому, программному, организационному и др.). Классифицируются АСУ ДД с учетом трех базовых признаков. К самому нижнему уровню относятся системы, предназначенные только для обозначения опасного участка УДС, к самому высокому - региональные системы, охватывающие несколько населенных пунктов. В отдаленной перспективе возможно формирование общереспубликанской АСУ.

Первым (основным) критерием классификации является уровень согласованности управления или область действия системы, распределение систем по этому критерию происходит на шесть уровней:

Уровень 0 (Обозначение участка УДС) - Управление (регулирование) отсутствует, при помощи технических средств обозначается участок УДС (режим желтого мигания или аналогичный).

Уровень 1 (Локальное управление) - Управление выполняется на локальном участке без взаимодействия с техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) на других участках.

Уровень 2 (Линейное согласование) - Управление выполняется во взаимодействии с ТСОДД на других участках путем формирования согласующих команд одним из дорожных контроллеров группы.

Уровень 3 (Зонное согласование) - Управление выполняется во взаимодействии с ТСОДД на других участках путем формирования согласующих команд из контроллера зонального центра (КЗЦ).

Уровень 4 (Секторное (районное) согласование) - Управление выполняется во взаимодействии с ТСОДД на других участках путем формирования согласующих команд из контроллера секторного (районного) центра, обрабатывающего информацию от одного или нескольких КЗЦ.

Уровень 5 (Общегородское согласование) - Управление на всех объектах населенного пункта выполняется во взаимодействии с ТСОДД на других участках путем формирования согласующих команд из общегородского центра (возможно, через последовательную цепь устройств более низких уровней).

Уровень 6 (Региональное согласование) - Управление выполняется во взаимодействии с ТСОДД на других участках УДС населенного пункта путем формирования согласующих команд из регионального центра, находящегося в другом населенном пункте.

Следует отметить, что в одном населенном пункте или регионе могут одновременно функционировать несколько систем разного уровня. В системах шестого уровня, наоборот, одна система может обслуживать несколько населенных пунктов региона. Использование этого критерия позволяет оценить необходимость внедрения новой АСУ, модернизации или развития действующей системы с целью расширения области ее действия.

Вторым критерием является возможность коррекции управляющих воздействий на местном уровне. Этот признак определяет наличие в составе периферийных технических средств АСУ устройств, обеспечивающих функционирование в системе обратной связи. Возможны два варианта:

1 - коррекция невозможна (детекторы транспорта и (или) пешеходов, детекторы занятости парковки, датчиков движения (присутствия) маршрутного пассажирского транспорта и т. п. отсутствуют);

2 - коррекция возможна по сигналам, поступающим от детекторов транспорта, пешеходов, занятости парковки, метеоусловий и т. п.

Третий критерий - наличие и вид каналов связи, обеспечивающих взаимодействие отдельных СФО между собой и (или) с центром, реализующим согласованное управление. Возможны следующие варианты:

0- каналы связи отсутствуют;

1- проводные каналы;

2- выделенный радиоканал;

3- GSM-каналы;

4- два и более вариантов каналов связи.

В системах всех уровней предусмотрены вспомогательные устройства (выносные пульты ручного управления светофорной сигнализацией, контрольно-диагностическая аппаратура).

Особое внимание при выборе комплекса периферийных технических средств АСУ должно уделяться перекресткам, на которых реализована схема светофорного регулирования с числом фаз более двух. В Республике Беларусь количество таких перекрестков превышает 200. Как правило, именно в этих узлах отмечается

повышенный уровень экономических и экологических издержек дорожного движения. Поэтому для АСУ, обеспечивающих регулирование на таких объектах, рекомендуется первоочередное оборудование детекторами транспорта для реализации многопрограммного или адаптивного регулирования, а также исследовать возможность установки информационных секций или информационных табличек, позволяющих организовать движение правоповоротных потоков в нескольких фазах светофорного цикла. В результате может быть повышена пропускная способность поворотных направлений и узла в целом, и одновременно уменьшен объем издержек движения.

Учет и оптимизацию движения на городском транспорте осуществляет автоматизированная система диспетчеризации управления автобусами (далее - АСДУА). Автоматизация управления остального городского транспорта, автомобилей-такси и стоянок транспорта не осуществляется. Таким образом, ситуация с интеграцией автоматизированных систем в области транспорта является актуальной. Тем более, что имеют место попытки совмещения АСУ дорожным движением с системами маршрутного ориентирования, специализированного пропуска общественного транспорта, в том числе трамваев; проезда железнодорожных переездов и контролирующими системами. Разрабатываемую интеллектуальную транспортную систему создают на базе общегородской или региональной автоматизированной системы управления дорожным движением. Автоматизированные системы управления дорожным движением постоянно совершенствуются в различных направлениях, развивались в территориальном и функциональном плане и модернизировались (за счет технического и математического обеспечения).

На сегодняшний день можно констатировать, что в республике:

- внедрены новые вычислительные средства и аппаратура передачи данных;
- используются передовые линии связи (например, сотовые и спутниковые каналы);
- активно устанавливаются детекторы транспорта различных видов (по принципу действия и чувствительным элементам);
- происходит наращивание интеллектуальных возможностей используемых дорожных контроллеров;
- внедряются многопозиционные дистанционно управляемые дорожные знаки, указатели переменной скорости движения, предупреждающие табло;
- применяются более адекватные модели для описания транспортного потока и совершенствуется программно-алгоритмическое обеспечение.

На некоторых участках АСУ обеспечивает адаптивное управление светофорной сигнализацией в реальном времени. Но, к сожалению, это не относится ко всей улично-дорожной сети (не все светофорные объекты включены в систему или оснащены детекторами). Также только на немногих дорогах производится автоматическое информирование водителей об условиях движения, а также, частично, и о маршрутах дальнейшего следования.

Как видно, явным недостатком системы является отсутствие управления маршрутным пассажирским транспортом (особенно трамваями, поскольку в 70 % случаев посадка и высадка пассажиров производится с тротуара) и паркингами и стоянками. Управление ими позволит разгрузить центр города и повысить пропускную способность отдельных магистралей.

Интеллектуальная АСУ обеспечивает также и автоматическую идентификацию дорожно-транспортных происшествий (их фиксацию) для экстренного вызова аварийно-спасательных служб и организации объездных маршрутов движения с информированием водителей о дорожно-транспортной ситуации.

Развитие систем детектирования позволяет контролировать соблюдение участниками движения существующих ограничений (например, видеодетектирование), предоставлять водителям оперативную информацию об условиях движения, отслеживать скорость движения транспортного потока (использовать методы успокоения движения). Использование экологических датчиков и детекторов позволяет осуществлять экологический мониторинг улично-дорожной сети города. Также возможно осуществление контроля за выполнением расписания и мониторинга движения городского пассажирского транспорта (формирование заявок на замещение транспортного средства, вышедшего из строя на линии). К контролирующей функции разрабатываемой системы можно отнести и фиксацию угонов и несанкционированного проникновения в транспортное средство. В АСУ дорожным движением, осуществляется сбор данных об интенсивности и скорости движения транспортных потоков, их состава, о состоянии дорожного покрытия (температуре, коэффициенте сцепления), идет экологический мониторинг, формируются заявки по ремонту технических средств системы, на приоритетный пропуск транспортных средств.

Применение в составе интегрированной интеллектуальной системы АСУ (3d-технологий и сотовой связи позволит оптимизировать движение грузового транспорта (появляется возможность детальной оперативной маршрутизации перевозок, связи с водителями, слежения за процессом перемещения, скоростных режимах, режимах труда и отдыха водителей и пр.).

В состав интеллектуальной системы входят системы управления движением на путепроводах (мостах и в туннелях); сбора платы на платных международных дорогах (например, М1/Е30); весового контроля и создания таможенных коридоров (в том числе при организации движения крупногабаритных и опасных грузов); эксплуатации и содержания дорог и улиц; противоугонные; транзитного движения и маршрутного ориентирования, навигации и многие другие.

Управление может быть реализовано через ЦУП АСУ ДД, который позволяет осуществлять большое количество функций. Для удобства пользователя в составе ЦУП могут быть предусмотрены несколько мониторов, на которых одновременно может отображаться различная информация. Для этих же целей вместо мониторов могут быть использованы профессиональные плазменные дисплейные панели. Может варьироваться и состав ЦУП (например, дополняться несколькими

автоматизированными рабочими местами, на которых осуществляют деятельность специалисты различных специфических подсистем, входящих в состав интеллектуальной системы).

Таким образом, АСУ ДД, безусловно, имеет предпочтительные предпосылки для своего дальнейшего постоянного развития и функционирования в области интегрированных интеллектуальных систем.

ВОПРОС 3. ПРАВИЛА ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМ МАРШРУТНОГО ОРИЕНТИРОВАНИЯ

Система маршрутного ориентирования предназначена для определения участниками дорожного движения своего местоположения относительно установленных на дороге ориентиров.

Система ориентирования должна обеспечивать:

- возможность быстрой и правильной идентификации местоположения транспортного средства на конкретной дороге и на сети автомобильных дорог, в т. ч. с использованием туристических карт, атласов автомобильных дорог и другой картографической продукции;
- регулярное подтверждение намеченного направления, по которому осуществляется движение транспортного средства;
- своевременное информирование участников дорожного движения о местах, в которых при движении к выбранному объекту ориентирования необходимо изменить направление;
- возможность определения расстояний до конечного или промежуточных объектов ориентирования.

Объекты ориентирования, их наименования и границы территорий обозначаются техническими средствами организации дорожного движения.

При проектировании необходимо обеспечить условие постоянного информирования водителя о месте нахождения на маршруте относительно объектов ориентирования и конечного пункта передвижения.

При проектировании должен выполняться основной принцип системы ориентирования: наименование объекта, появившееся на информационном знаке, должно повторяться на всех последующих информационных знаках (или их частях), установленных по маршруту движения к объекту и обозначающих направление, совпадающее с направлением движения к объекту.

Порядок дублирования наименований объектов на иностранных языках определяется республиканским органом государственного управления в области

автомобильных дорог и дорожной деятельности совместно с Госавтоинспекцией МВД Республики Беларусь. Транслитерация букв белорусского алфавита должна выполняться буквами латиницы и соответствовать СТБ 1140.

При нанесении на поле знаков индивидуального проектирования 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1, 5.21.2, 5.27 нескольких названий объектов для одного направления базовый размер прописной буквы, определяемый по СТБ 1140, не допускается уменьшать для надписи, обозначающей наиболее крупный объект (населенный пункт). Для остальных названий объектов в данном направлении допускается применять размер прописной буквы, уменьшенный на одну ступень».

Ориентирование на автомобильных дорогах общего пользования обеспечивается путем обозначения дорожными знаками и горизонтальной разметкой номеров автомобильных дорог, наименований объектов ориентирования, а также указанием направлений движения к объектам и расстояний до них.

При проектировании опорной системы определяются вид и принципиальные места размещения применяемых дорожных знаков, обозначающих номера автомобильных дорог, наименования наиболее значимых объектов ориентирования, направления движения и расстояния до них. Опорная система маршрутного ориентирования является основой для разработки раздела «Система маршрутного ориентирования» в составе проектов организации дорожного движения для каждой из автомобильных дорог.

При проектировании вспомогательной системы маршрутного ориентирования должны обеспечиваться согласованность и соответствие наименований объектов с опорной системой ориентирования.

Для разработки опорной системы маршрутного ориентирования на основных республиканских автомобильных дорогах (номера которых начинаются с буквы «М») в качестве объектов ориентирования принимаются г. Минск, областные центры, населенные пункты аналогичного статуса на территории сопредельных государств (для участков, пересекающих государственную границу), Национальный аэропорт «Минск», другие республиканские автомобильные дороги, районные центры (в особых случаях). Основные республиканские дороги разделены на участки, для каждого из которых установлены свои конечные пункты (объекты) в каждом из направлений.

Перечень наименований конечных пунктов на основных республиканских автомобильных дорогах Республики Беларусь приведен в приложении Н.

Наименования конечных пунктов обязательно указываются на знаках 5.20.1, 5.20.2, 5.27, а при изменении направления маршрута на перекрестке - и на знаках 5.21.1 (5.21.2).

Промежуточными пунктами в опорной системе маршрутного ориентирования на основных республиканских автомобильных дорогах могут определяться областные и районные центры, а также города областного

подчинения. На знаках 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1 (5.21.2), 5.27 указываются направления движения к промежуточным пунктам, выбранным при проектировании системы ориентирования.

Опорная система маршрутного ориентирования на основных республиканских автомобильных дорогах разрабатывается в целом для территории Республики Беларусь.

Для разработки опорной системы маршрутного ориентирования на прочих республиканских автомобильных дорогах, не относящихся к основным (дорогах, номера которых начинаются с буквы «Р», а также республиканских автомобильных дорогах, не имеющих установленных номеров (подъезды от основных республиканских дорог к населенным пунктам и другим объектам и т.п.)) в качестве конечных пунктов определяются ближайшие областные и районные центры, города областного подчинения, конечные пункты аналогичного статуса на территории сопредельных государств. Республиканские дороги могут разбиваться на участки, для каждого из которых устанавливаются свои конечные пункты в каждом из направлений.

Наименования конечных пунктов обязательно указываются на знаках 5.20.1 и 5.20.2, а при изменении направления маршрута на перекрестке - и на знаках 5.21.1 (5.21.2).

Примечание - Выбор конечных пунктов, расположенных на территории сопредельных государств, определяется республиканским органом государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности совместно с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Опорная система маршрутного ориентирования на республиканских автомобильных дорогах должна разрабатываться для территории каждой из областей. Для участков автомобильных дорог, пересекающих границы областей или государственную границу Республики Беларусь, информация об объектах ориентирования должна быть увязана на территории смежных административно-территориальных единиц.

Система маршрутного ориентирования на республиканских автомобильных дорогах, не относящихся к основным, должна быть информационно согласована с системой маршрутного ориентирования на республиканских автомобильных дорогах с номерами М.

Проект системы маршрутного ориентирования на местных автомобильных дорогах необходимо разрабатывать для территорий административных районов. Местные автомобильные дороги могут разбиваться на участки, для каждого из которых устанавливаются свои конечные пункты в каждом из направлений.

В качестве конечных пунктов выбираются областные и районные центры, города областного подчинения, агрогородки, населенные пункты сельского типа, являющиеся центрами сельсоветов, республиканские автомобильные дороги,

населенные пункты, определенные в качестве конечных пунктов автомобильных дорог согласно их титулу.

Наименования конечных и промежуточных пунктов на местных автомобильных дорогах должны быть согласованы с наименованиями объектов в системах маршрутного ориентирования на республиканских автомобильных дорогах, проходящих по территории административного района.

Выбор маршрута между конечными пунктами при наличии нескольких вариантов производится с учетом совокупности факторов: протяженность, технические характеристики дороги, время и условия движения, наличие объектов дорожного сервиса и т.п.

При наличии автомобильной дороги (дорог) общего пользования в обход населенного пункта (далее - объездная дорога) маршруты для транзитного автотранспорта следует указывать по объездной дороге (объездным дорогам).

В случаях, когда объездная дорога не является замкнутой, через территорию населенного пункта могут быть указаны маршруты к республиканским дорогам, которые не соединены объездной дорогой. Другие маршруты по территории населенного пункта могут быть указаны, если это предусмотрено системой ориентирования в населенном пункте городского типа.

В особых случаях для объездных дорог (кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минска, закольцованные обходные дороги городов и др.) при необходимости отступления от требований настоящего стандарта допускается разработка и утверждение в установленном порядке принципиальных схем маршрутного ориентирования на такие дороги, согласующихся с системой маршрутного ориентирования населенного пункта городского типа. Принципиальная схема должна быть утверждена республиканским органом государственного управления в области автомобильных дорог и дорожной деятельности и согласована с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Для каждой автомобильной дороги в составе проекта организации дорожного движения (либо в виде отдельного проекта) должен разрабатываться раздел «Системы маршрутного ориентирования», в котором необходимо указывать:

- вид и места размещения дорожных знаков индивидуального проектирования, предусмотренных к установке на данной дороге опорными системами маршрутного ориентирования (для сети республиканских или местных дорог), общую компоновку информации, приводимой на знаках;

- вид и места размещения дорожных знаков индивидуального проектирования вспомогательной системы ориентирования на данной дороге (согласно 14.2.22), общую компоновку информации, приводимой на знаках;

- вид и места размещения дорожных знаков сервисной системы ориентирования на данной дороге (согласно 14.2.23), перечень информации, приводимой на знаках;

- вид и места размещения дорожных знаков 5.29.1 - 5.29.3;
- места нанесения дорожной разметки 1.22.

Проект вспомогательной системы маршрутного ориентирования разрабатывается в составе проекта организации дорожного движения для каждой автомобильной дороги и должен включать установку дорожных знаков 5.21.1 (5.21.2), 5.29.1-5.29.3, не включенных в опорные системы ориентирования. При наличии нескольких объектов, к которым ведет пересекаемая (ответвляющаяся) дорога, в первую очередь указываются наименования наиболее важных из них (городов, поселков городского типа, агрогородков, сельских населенных пунктов, в которых размещены сельские Советы или основные производственные базы сельскохозяйственных предприятий). При наличии для одного направления нескольких объектов одинакового статуса предпочтительным является указание на знаках наименований объектов, расстояние до которых от места установки знака наименьшее.

Для обозначения примыкающих к автомобильным дорогам объектов сервиса знаки сервисной системы ориентирования, как правило, устанавливаются непосредственно перед объектами и предварительно за 400-800 м до них. В случае расположения объектов сервиса на значительном расстоянии друг от друга (50 и более км) знаки могут устанавливаться последовательно через 15-20 км и 60-80 км.

Для обозначения объектов сервиса, расположенных в стороне от автомобильной дороги, знаки сервиса могут устанавливаться у мест поворота на дороги, ведущие к объектам.

При вводе в эксплуатацию новых участков дорожной сети, обеспечивающих изменение маршрутов движения транспортных потоков, должны быть выполнены:

- разработка опорной, вспомогательной и сервисной систем ориентирования на новом участке в соответствии с требованиями настоящего раздела;
- корректировка опорной системы маршрутного ориентирования на прилегающей дорожной сети с учетом организации маршрутов движения по новому участку.

Система ориентирования в населенном пункте включает в себя следующие подсистемы:

- транзитную основную;
- транзитную целевую;
- транзитную вспомогательную (выводную);
- городскую;
- экстренных ситуаций;
- сервисную;
- информационно-справочную.

Примечание - Система ориентирования в населенном пункте утверждается местными исполнительными органами власти, а в случае прохождения автомобильных дорог общего пользования через населенный пункт согласовывается с владельцами республиканских и местных автомобильных дорог.

Транзитная основная подсистема должна обеспечивать возможность безостановочного проезда через территорию населенного пункта от места въезда на нее по автомобильной дороге общего пользования до выезда на все автомобильные дороги общего пользования, выходящие из населенного пункта.

Приоритетными являются обозначение маршрутов выездов на республиканские автомобильные дороги (при их наличии), при этом обозначение маршрутов для выезда на местные автомобильные дороги осуществляются перед их ответвлениями от маршрутов следования выездов на республиканские автомобильные дороги.

Транзитная целевая подсистема должна обеспечить возможность безостановочного движения от въезда в населенный пункт до основных объектов тяготения транспортных потоков, расположенных в населенном пункте. Перечень основных объектов тяготения и маршруты движения к ним определяются системой ориентирования в населенном пункте.

Транзитная вспомогательная (выводная) подсистема ориентирования в минимальной конфигурации (в минимальном объеме) должна обеспечить безостановочный выезд на маршруты основной транзитной подсистемы с пересекающихся (примыкающих) улиц населенного пункта.

Транзитная вспомогательная подсистема в полной конфигурации (расширенная) должна обеспечить выезд на маршруты основной транзитной подсистемы от объектов, определенных системой ориентирования в населенном пункте.

Городская подсистема ориентирования на территории населенных пунктов должна обеспечить информирование участников дорожного движения о наименованиях территориальных элементов (жилых районов), дорожной сети населенного пункта (улиц, площадей), крупных объектах тяготения транспортных и пешеходных потоков.

На территории населенного пункта должна быть реализована подсистема экстренных ситуаций, обеспечивающая возможность безостановочного движения от каждого въезда в населенный пункт по автомобильной дороге общего пользования до медицинского учреждения (больницы, пункта первой медицинской помощи) и места расположения органа внутренних дел или подразделения Госавтоинспекции.

Сервисная подсистема ориентирования включает маршруты к типовым объектам сервиса (автозаправочным станциям, станциям технического обслуживания автомобилей, пунктам связи, гостиницам и т.п.). Правила

формирования маршрутов определяются системой ориентирования населенного пункта, утвержденной в установленном порядке.

Информационно-справочная подсистема обеспечивается размещением информационно-справочных пунктов, позволяющих получить информацию о месте размещения объекта следования и маршрутах движения к нему по территории населенного пункта.

Правила размещения, оборудования и обозначения информационно-справочных пунктов, а также порядок указания маршрутов движения к ним определяются системой ориентирования населенного пункта, утвержденной в установленном порядке.

Подсистемы маршрутного ориентирования в населенных пунктах (кроме информационно-справочной подсистемы) реализуются, как правило, с применением ТСОДД (информационно-указательных знаков индивидуального проектирования, знаков сервиса).

В городской подсистеме ориентирования могут применяться информационно-рекламные указатели, соответствующие СТБ 1140. Высота рекламного модуля (на котором приведена информация об объектах, не включенных в перечень объектов транзитных или городской подсистем ориентирования населенного пункта), не должна превышать $1/3$ общей высоты информационно-рекламного указателя.

Адресная система ориентирования населенного пункта является «продолжением» системы маршрутного ориентирования и реализуется средствами, не относящимися к ТСОДД - номера домов в местах съезда с улицы к застройке, номера домов на стенах зданий, номера подъездов, перечни квартир, офисов и т.п.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЕМИНАРСКОМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы к семинарскому занятию:

1. Виды и область применения технических средств.
2. Системы и средства автоматизированного управления дорожным движением.
3. Правила формирования систем маршрутного ориентирования.

Используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-XII (в редакции Закона Республики Беларусь от 04.01.2014 №130-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2010. – 137 с.

Дополнительная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема №12

«Технические средства светофорного регулирования»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Управление дорожным движением предполагает выполнение мероприятий, связанных с улучшением организации дорожного движения за счет установки постоянных дорожных знаков, нанесения линий горизонтальной разметки, установки ограждений и направляющих устройств, введения светофорного регулирования и т.п., являющихся относительно не дорогостоящими и с непродолжительным временем их внедрения.

ВОПРОС 1. СВЕТОФОРНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ. УСЛОВИЯ ВВЕДЕНИЯ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Дорожный светофор - вид технических средств организации дорожного движения, представляющий собой светосигнальное устройство, предназначенное для регулирования дорожного движения.

Светофорный объект – это участок улично-дорожной сети, где регулирование движения осуществляется посредством светофорных сигналов.

Различают три основные группы светофоров: транспортные, пешеходные и транспортно-пешеходные. Транспортные предназначены для регулирования транспортных потоков и делятся на две подгруппы: общего и специального назначения. Общего назначения – это базовые трех секционные светофоры и их модификации, предназначенные для поочередного пропуска транспортных потоков на конфликтных участках улично-дорожной сети. Транспортные светофоры специального назначения предназначены для регулирования на специфических объектах – железно-дорожных переездах, паромных переправах, реверсивных полосах, территориях предприятий и т.д.

Пешеходные светофоры предназначены для регулирования только пешеходных потоков. Их отличительной особенностью является наличие на световом фоне силуэта пешехода и отсутствие желтого сигнала.

Транспортно-пешеходные светофоры предназначены одновременно и для транспортных средств, и пешеходов, и имеют своей целью информировать участников дорожного движения о наличии опасного нерегулируемого (в данный момент или постоянно) объекта. Отличительной особенностью является наличие только желтых мигающих сигналов.

Сигналы светофоров имеют следующие значения:

- красный сигнал – запрещает движение;
- желтый сигнал запрещает въезд на объект тем участникам, которые имеют техническую возможность остановиться не прибегая к экстренному торможению;
- зеленый сигнал разрешает движение;
- бело-лунный сигнал (применяется для регулирования движения маршрутных транспортных средств) не имеет самостоятельного значения, в этих светофорах имеет значение комбинация из 3-4-х расположенных Т-образно сигналов.

Имеется значительное количество разновидностей светофорных сигналов, реализуемых формой самого сигнала, видом сигнальной линзы (фона), миганием, способом установки самого светофора, а также реализуемых с помощью комбинации сигналов. Если значение базовых сигналов строго унифицировано, то их разновидности уже имеют вариантное, зачастую

региональное или, даже, местное толкование, причем не всегда систематизированное.

Дорожные светофоры должны применяться для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов, а также для обозначения опасных участков дорог. Вопрос применения светофорной сигнализации на том или ином объекте является компромиссным, т.к. применение светофорного регулирования имеет как позитивные, так и негативные стороны. К преимуществам можно отнести:

- повышение безопасности дорожного движения вследствие ликвидации опасных боковых конфликтов: транспорт-транспорт и транспорт-пешеход;
- возможность разделения во времени конфликтующих потоков таким образом, чтобы суммарные потери на перекрестке были минимальными;
- возможность организовать движения транспортных средств таким образом, чтобы суммарные потери на перекрестке были минимальными;
- возможность организовать движение транспортных средств компактными группами (организовать «зеленую волну»);
- возможность организовать быстрый и беспрепятственный проезд транспортных средств оперативного назначения с включенными проблесковыми маячками синего и синего и красного цветов, а также запретить въезд на опасные участки и т.д.

К недостаткам светофорного регулирования можно отнести:

- возникновение значительного количества попутных столкновений;
- увеличение потерь из-за остановок на запрещающий сигнал светофора транспортных средств, движущихся по главной дороге, особенно при мало интенсивном движении по второстепенной дороге;
- значительные потери при неправильном выборе времени и режима работы светофорного объекта и т.д.

Светофорное регулирование следует вводить только там и только тогда, когда это целесообразно. Для этого существуют определенные критерии, которые не всегда четко сформулированы и дают широкие возможности для разночтений. Известны следующие основные критерии (условия) принятые в соответствующие стандарты, а именно наблюдается:

- критическая интенсивность движения конфликтующих транспортных потоков;
- критическая интенсивность движения конфликтующих транспортных и пешеходных потоков;
- формирование макроструктуры транспортных потоков;
- наличие на улично-дорожной сети аварийного объекта;
- комбинации приведенных выше условий.

В соответствии с ГОСТ 25695-91 «Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры» транспортные и пешеходные светофоры должны устанавливаться при выполнении хотя бы одного из условий:

Условие 1. В течении любых восьми часов рабочего дня недели интенсивность движения транспортных средств не менее значений приведены в таблице 1.

Таблица 1. Сочетание критических интенсивностей, при которых необходимо введение светофорного регулирования

Количество полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч по [4]	
по главной (более загруженная) дорога	по второстепенной (менее загруженная) дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

Условие 2. В течении любых восьми часов рабочего дня недели интенсивность движения транспортных средств не менее:

- 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой 1000 ед./ч) по главной дороге в двух направлениях;

- 150 пешеходов пересекают проезжую часть в одном, наиболее загруженном направлении в каждые из тех же восьми часов.

Условие 3. Условия 1 и 2 одновременно выполняются по каждому отдельному нормативу на 80% и более.

Условие 4. За последние 12 месяцев на перекрестке совершено не менее трех ДТП, которые могли бы быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации.

Условие 5. Наземный пешеходный переход расположен на участке улицы (автомобильной дороги) с числом полос движения транспортных средств в обоих направлениях шесть и более.

Необходимость введения светофорного регулирования в месте пересечения проезжей части и велосипедной дорожки, должна рассматриваться в случае, если велосипедное движение имеет постоянный характер, его интенсивность превышает 50 велосипедистов в час, а максимальная интенсивность движения транспортных средств превышает 600 ед./ч в обоих направлениях.

Целесообразность введения реверсивного регулирования с использованием транспортных светофоров должна рассматриваться при одновременном наличии следующих условий:

- интенсивность движения транспортных средств в часы пик составляет более 500 ед./ч на полосу движения в более загруженном направлении;
- суммарная интенсивность движения транспортных средств в более загруженном направлении превышает интенсивность встречного движения более чем на 500 ед./ч;
- указанная неравномерность движения систематически изменяется по направлениям в течение суток или по дням недели;
- проезжая часть дороги имеет три и более полосы движения в обоих направлениях.

ВОПРОС 2. КЛАССЫ И ТИПЫ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Светофорное регулирование ликвидирует опасные боковые конфликты: среди транспортных средств и среди транспортных средств и пешеходов, что повышает безопасность дорожного движения. Оно позволяет организовать движение транспортных средств компактными группами (пачками), в промежутках между которыми может безопасно осуществляться переход проезжей части пешеходами, выезд транспортных средств с проездов, мест стоянок и т. д. Эти компактные группы транспортных средств можно распределять по дороге (улице) или по сети таким образом, что они будут попадать на перекрестки только на зеленый сигнал и двигаться безостановочно.

Светофорное регулирование делится на два класса: локальное и системное. Локальное регулирование имеет место на отдельном объекте, управление которым не согласовано с управлением соседними объектами. Как правило, оно допустимо в тех случаях, когда соседние светофорные объекты расположены на значительном удалении друг от друга, и работа одного из них не оказывает заметного влияния на работу других. Системное регулирование предполагает

согласованное управление несколькими соседними объектами, как правило, имеет место в группе взаимосвязанных светофорных объектов, когда работа одного из них существенно влияет на работу остальных, особенно соседних объектов.

Локальное регулирование подразделяется на три основных типа: предупреждающее, жесткое и гибкое.

Предупреждающее (нецикловое) регулирование имеет целью предупреждение об опасности и реализуется работой транспортно-пешеходных светофоров с желтым мигающим сигналом.

Жесткое программное регулирование имеет целью поочередный пропуск конфликтующих потоков по жесткому циклу, задаваемому соответствующей программой на довольно длительный период. В этот период управление производится в строгом соответствии с программой и совершенно не зависит от реальной дорожно-транспортной ситуации на объекте.

Гибкое (адаптивное) регулирование является развитием жесткого и имеет целью приспособление (адаптацию) управления объектом к реальной дорожно-транспортной ситуации путем периодической (поцикловой) коррекции параметров светофорного цикла. Оно возможно только при наличии автоматической обратной связи между конфликтующими потоками и управляющим устройством.

Между основными типами локального регулирования существуют переходные (промежуточные) типы. Например, между жестким и гибким регулированием расположено светофорное регулирование с вызывными устройствами: пешеходное или транспортное вызывные устройства, с помощью которых реализуется неавтоматическая (ручная) обратная связь между конфликтующими потоками и управляющими сигналами. В случае необходимости, второстепенные участники нажатием кнопок на вызывных устройствах вызывают на себя на определенное время зеленый сигнал, а конфликтующему потоку красный сигнал, после чего объект снова возвращается к исходному режиму. Между предупреждающим и гибким регулированием расположены светофорные объекты типа «Выбор», при которых второстепенные участники также через вызывные устройства вызывают на себя зеленый сигнал, а конфликтующему потоку красный сигнал, тем самым переводя на некоторое время тип регулирования из предупреждающего в гибкий. Переход от жесткого типа к предупреждающему осуществляется переключением светофорного объекта в режим желтого мигания.

Системное (координированное) регулирование разделяется на магистральное и сетевое.

Магистральное регулирование имеет целью обеспечение безостановочного движения вдоль улицы. Сетевая координация имеет целью такое согласование управления светофорными объектами, при котором минимизируются суммарные потери на всей сети.

Светофорное регулирование подразделяется на такты. ТАКТОМ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ называется период действия определенной неизменной комбинации сигналов. Различают основные и промежуточные такты. Во время основного такта разрешено движение определенной группы транспорта и (или) пешеходов. Во время промежуточного такта идет подготовка к передаче «права» на движение следующей группе потоков, при этом въезд на светофорный объект запрещен, а находящиеся на нем участники движения должны немедленно его освободить.

ФАЗОЙ РЕГУЛИРОВАНИЯ, называется совокупность основного и следующего за ним промежуточного тактов. Минимальное число фаз регулирования равно двум (Слайд).

ЦИКЛОМ РЕГУЛИРОВАНИЯ называется периодически повторяющаяся совокупность всех фаз. В зависимости от числа фаз, циклы регулирования могут быть двухфазными, трехфазными и т. д.

ПОД РЕЖИМОМ РЕГУЛИРОВАНИЯ понимают совокупность структурных характеристик цикла - его продолжительность, количество и порядок чередования фаз, продолжительность тактов регулирования. В аналитическом виде простейший цикл представляет собой уравнение:

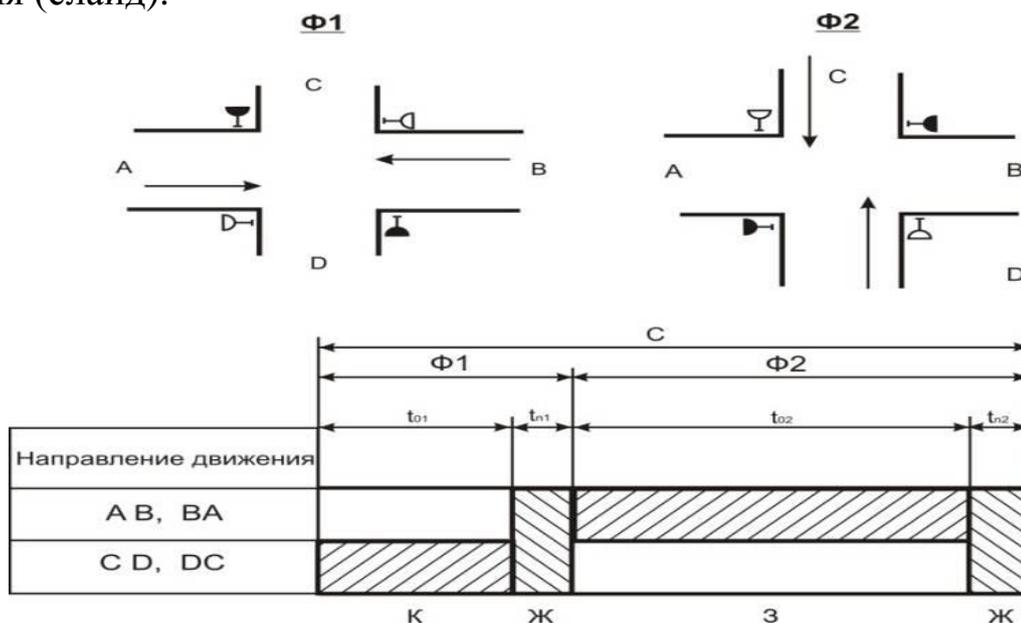
$$C = t_{o1} + t_{n1} + t_{o2} + t_{n2} + \dots + t_{oi} + t_{ni}, \quad c, \quad 1)$$

где C – продолжительность цикла регулирования, с;

t_{o1}, t_{o2}, t_{oi} – продолжительность основного такта 1, 2, i -й фаз, с;

t_{n1}, t_{n2}, t_{ni} – продолжительность промежуточного такта 1, 2, i -й фаз, с.

Графически режим регулирования представляется в виде диаграммы регулирования (слайд).



C – продолжительность цикла; $\Phi 1, \Phi 2$ – фазы регулирования;

t_{o1}, t_{o2} – основные такты; $t_{п1}, t_{п2}$ – промежуточные такты;

AB-BA – первое направление движения;

CD-DC – второе направление движения;

Слайд. Структура светофорного цикла

ПЕРЕХОДНЫЙ ИНТЕРВАЛ - время между выключением зеленого сигнала в предыдущем направлении и включением его в последующем направлении. В простейшем случае переходной интервал реализуется в виде желтого сигнала, длительность которого находится в пределах 3-4 с. При этом в обоих конфликтных направлениях желтый сигнал включается и выключается одновременно. Для перекрестков со сложной конфигурацией этого времени недостаточно для освобождения перекрестка. В этом случае для увеличения продолжительности переходного интервала желтый сигнал включают в обоих конфликтных направлениях не одновременно: в одном направлении - после зеленого желтый сигнал уже включен, а в другом - он еще не включен и горит красный сигнал. Включение желтого сигнала в последующем направлении может быть осуществлено через некоторое время, до начала его включения в предыдущем направлении. Возможны варианты регулирования, когда в одном направлении уже горит желтый сигнал, а в другом еще красный сигнал и т. п. Таким образом переходный интервал может быть образован одним промежуточным тактом $t_{п}$, несколькими промежуточными тактами, несколькими промежуточными тактами и красным сигналом и т. д.

В этом случае фазой регулирования называется совокупность основного такта и следующего за ним переходного интервала. Продолжительность цикла регулирования определяется по формуле:

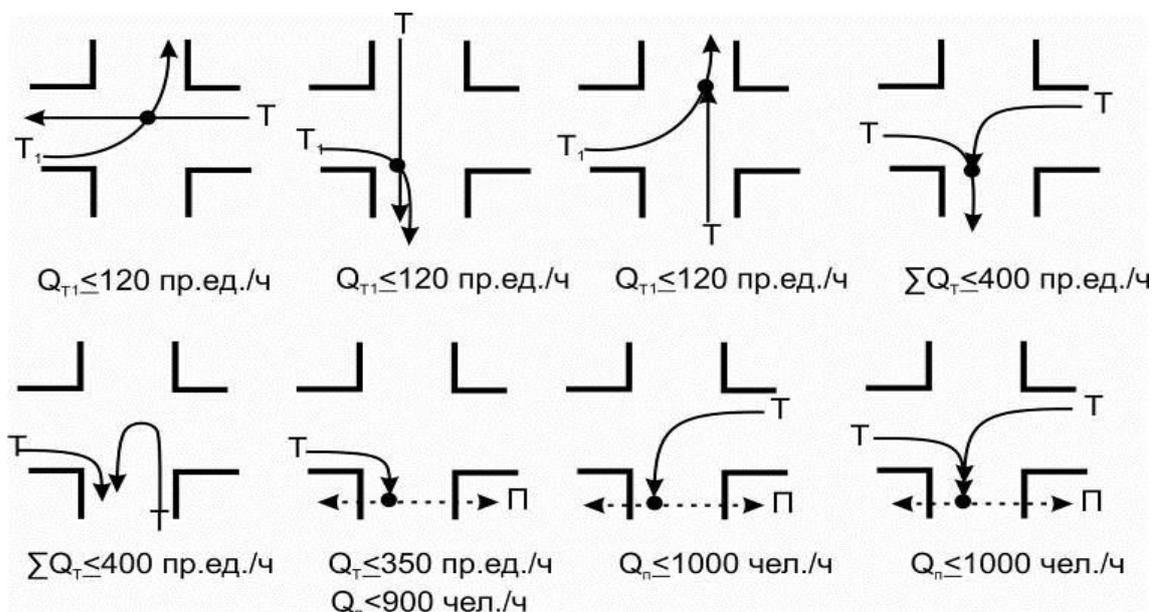
$$C = t_{z1} + t_{п1} + t_{z2} + t_{п2} + \dots + t_{zi} + t_{пi}, \quad c, \quad 2)$$

где C – продолжительность цикла регулирования, с;

$t_{z1}, t_{z2}, \dots, t_{zi}$ – продолжительность горения зеленого сигнала, с;

$t_{п1}, t_{п2}, \dots, t_{пi}$ – продолжительность переходного интервала, с.

Выбор схемы группирования потоков зависит от числа и степени опасности конфликтных точек. Допустимые (внутрифазные) конфликты представлены на слайде.



Слайд - Допустимые конфликты

При группировании потоков рекомендуется:

- стремиться к минимальному числу фаз в цикле;
- транспортные потоки, движение которых предусмотрено в разных фазах, направлять по одной полосе;
- стремиться к относительно равномерной загрузке полос;
- при широкой проезжей части (3 полосы и более в одном направлении) следует рассматривать возможность поэтапного, в двух фазах, перехода улицы пешеходами;
- трехфазные или четырехфазные циклы следует применять только тогда, когда применение меньшего числа фаз невозможно.

Жесткое программное регулирование не имеет обратной связи с транспортными потоками, что приводит к целому ряду недостатков, в результате чего увеличиваются потери всех видов. Адаптивное регулирование в некоторой степени уменьшает эти потери. Оно заключается в том, что продолжительность светофорного цикла или отдельных его фаз изменяется в определенных пределах в зависимости от транспортной нагрузки. Такое регулирование возможно при наличии обратной связи, реализуемой с помощью детекторов транспорта, дающих информацию о некоторых параметрах транспортного потока.

Проектирование и расчет режимов работы локального и системного классов светофорного регулирования осуществляются по специальным методикам.

ВОПРОС 3. ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ ДОРОЖНЫХ СВЕТОФОРОВ

ПРАВИЛА УСТАНОВКИ И РАЗМЕЩЕНИЯ СВЕТОФОРОВ. При наличии на дороге нескольких проезжих частей, предназначенных для движения в одном направлении и отделенных друг от друга конструктивно выделенными

разделительными полосами, для регулирования движения по каждой из них должен применяться самостоятельный светофор.

Размещение дорожных светофоров должно обеспечивать видимость их сигналов с расстояния не менее 100 м с любой полосы движения, на которую распространяется их действие. В противном случае должны предварительно устанавливаться дорожные знаки 1.8 «Светофорное регулирование».

Размещение пешеходных светофоров должно обеспечивать видимость их сигналов пешеходами с противоположной стороны пересекаемой проезжей части дороги, а при наличии конструктивно выделенной разделительной полосы или приподнятого островка безопасности – с этих элементов. Светофоры должны устанавливаться на специальных колонках, кронштейнах, прикрепляемых к существующим опорам или стенам зданий, на консольных или рамных опорах, а также подвешиваться на тросах-растяжках. Специальные колонки и опорные элементы консольных рам или рамных опор должны располагаться вне проезжей части дороги или быть ограждены от возможного наезда на них транспортных средств.

Высота установки светофоров от нижней точки корпуса до поверхности проезжей части должна составлять:

Для транспортных светофоров:

- при расположении над проезжей частью – от 5,00 до 6,00 м;
- при расположении сбоку от проезжей части – от 2,00 до 3,00 м.

Для транспортных светофоров сбоку – от 1,50 до 2,00 м.

При установке на одной опоре с транспортными светофорами, пешеходные светофоры не должны располагаться выше их. На протяжении одной дороги высота установки светофоров и их удаление от проезжей части должны быть по возможности одинаковыми.

Расстояние от края проезжей части до светофора, установленного сбоку от проезжей части, должно составлять от 0,50 до 2,00 м. При обеспечении видимости сигналов пешеходного светофора допускается его удаление от края проезжей части до 5,00 м.

Расположение светофоров относительно «Стоп-линии» должно обеспечивать распознаваемость их сигналов водителями стоящих перед «Стоп-линией» транспортных средств. Расстояние в горизонтальной плоскости от транспортных светофоров до «Стоп-линии» на подходе к регулируемому участку должно быть не менее 10 м при установке их над проезжей частью и не менее 3 м при установке сбоку от проезжей части. Допускается уменьшать указанные расстояния соответственно до 5 и 1 м.

Расстояние в горизонтальной плоскости от пешеходных светофоров до ближайшей границы пешеходного перехода должно быть не более 1 м. Предпочтительным вариантом является размещение пешеходных светофоров на правой границе пешеходного перехода.

Светофоры не должны устанавливаться на расстоянии менее 1 м от контактных проводов трамвая или троллейбуса до любой точки корпуса светофора. Транспортные светофоры должны размещаться в соответствии со следующими вариантами:

- а) перед перекрестком (пешеходным переходом) справа от проезжей части;
- б) перед перекрестком (пешеходным переходом) над проезжей частью;
- в) перед перекрестком (пешеходным переходом) слева от проезжей части, на разделительной полосе, направляющем островке или островке безопасности;
- г) перед перекрестком (пешеходным переходом) слева от дороги. Вариант может применяться на дорогах с односторонним движением транспортных средств. При двустороннем движении вариант допустим при числе полос встречного движения (не более двух), при этом светофоры должны размещаться на консольных опорах;
- д) на территории перекрестка слева на разделительной полосе, направляющем островке или островке безопасности пересекающей дороги;
- е) на территории перекрестка справа на разделительной полосе, направляющем островке или островке безопасности пересекающей дороги;
- ж) за перекрестком, на разделительной полосе, направляющем островке или островке безопасности;
- з) за перекрестком слева от дороги;
- и) за перекрестком справа от дороги;
- к) за перекрестком над проезжей частью.

Варианты ж, з, и, а также к могут применяться в случаях, если расстояние между «Стоп-линией» и светофором не превышает 75 м.

Транспортные светофоры, применяемые в качестве основных, должны размещаться перед регулируемым (обозначаемым) участком улично-дорожной сети.

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРИМЕНЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СВЕТОФОРОВ. Транспортные светофоры всех исполнений должны применяться для регулирования движения транспортных средств на регулируемых участках дорожной сети с соблюдением требований приоритета.

Конфигурация стрелок, наносимых на светофильтры дополнительных секций и секций основного зеленого сигнала светофоров должна соответствовать реальным направлениям движения на перекрестке.

Кроме разрешающего сигнала в виде зеленой стрелки на черном фоне, в дополнительных секциях светофоров допускается применение сигналов:

- в виде кольца красного цвета, обозначающего дополнительную секцию при выключенном разрешающем сигнале;
- в виде кольца (либо сегментов) желтого цвета, обозначающего конфликтный режим поворотного движения.

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРИМЕНЕНИЮ ПЕШЕХОДНЫХ СВЕТОФОРОВ. Пешеходные светофоры должны применяться для

регулирования движения пешеходов через проезжие части дорог. На регулируемом перекрестке пешеходными светофорами должны быть оборудованы все пешеходные переходы.

В условиях реконструкции допускается не устанавливать на регулируемом перекрестке пешеходные светофоры при одновременном выполнении на всех переходах, расположенных на перекрестке, следующих условий:

- длина пешеходного перехода не превышает 10 м;
- интенсивность движения пешеходов на переходе не превышает 150 чел./ч;
- расстояние от любой точки пешеходного перехода до места установки транспортного светофора, сигналами которого должны руководствоваться пешеходы, не превышает 20 м.

На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются пешеходы – инвалиды по зрению, в дополнение к светофорной сигнализации допускается применение звуковой сигнализации, работающей в согласованном режиме с пешеходными светофорами.

На пешеходных переходах, на которых предусмотрен вызов разрешающего сигнала пешеходами, в пешеходных светофорах могут применяться специальные символы (сигналы), информирующие пешеходов о необходимости вызова и ожидания разрешающего сигнала.

При размещении светофоров на существующей дорожной сети допускается выбор варианта, обеспечивающего наилучшие условия видимости, без соблюдения последовательности. Допускается применение двух и более дублирующих светофоров для каждого основного светофора на улицах категории А, а также на улицах других категорий при наличии разделительной полосы, направляющих островков или островков безопасности. Допускается дублирование пешеходных светофоров на разделительной полосе (островке безопасности) при организации неодновременного (поэтапного) перехода каждой из проезжих частей.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ПРИМЕНЯЕМОЕ С ДОРОЖНЫМИ СВЕТОФОРАМИ. Дополнительное оборудование, применяемое с дорожными светофорами:

- экраны светофоров;
- информационные секции;
- информационные таблички;
- обозначающие таблички;
- табло вызова разрешающего сигнала пешеходами;
- звуковые сигнализаторы.

Дополнительному оборудованию, применяемому с дорожными светофорами, присвоены индексы, в которых первые две буквы соответствуют группе оборудования (ЭС – экраны светофоров, ИС – информационные секции, ИТ – информационные таблички, ОТ – обозначающие таблички, ТВ – табло вызова

разрешающего сигнала пешеходами, ЗС – звуковой сигнализатор), цифра – виду оборудования, последующие буквы – его исполнению.

Последующие буквы в обозначении информационных секций и информационных табличек имеют следующие значения:

– п – исполнение, включающее силуэты стрелки и пешехода разрешено на право;

– в – исполнение, включающее силуэты стрелки и велосипеда разрешено на право;

– т – исполнение, включающее силуэты стрелки и трамвая разрешено на право.

ЭКРАНЫ СВЕТОФОРОВ - должны применяться для улучшения видимости дополнительной секции светофора, а также для улучшения видимости этих светофоров. Экраны должны устанавливаться за светофором и выступать за его габариты на 0,12 м. Форма экрана в соответствии может быть прямоугольной, трапециевидной либо повторяющей форму светофора. Углы экрана должны быть закруглены радиусом 0,05 м.

Лицевая поверхность экранов должна быть белого цвета и иметь световозвращающие свойства. По краю экранов должна быть нанесена кайма черного цвета шириной 0,01 м. Обратная сторона экранов должна быть окрашена в серый цвет. Допускается не окрашивать обратную сторону экранов, выполненных из оцинкованной стали.

ОБОЗНАЧАЮЩИЕ ТАБЛИЧКИ - применяются для обозначения светофоров, предназначенных для регулирования движения в определенных направлениях либо для регулирования движения определенных видов транспортных средств. Форма стрелки (стрелок) должна соответствовать направлению (направлениям) движения. Количество направлений, указываемых стрелками, не должно превышать двух. Конфигурация стрелок должна соответствовать реальным направлениям движения на перекрестке.

ТАБЛО ВЫЗОВА - разрешающего сигнала пешеходами (ТВ) применяется для организации адаптивной схемы светофорного регулирования с включением разрешающего сигнала для пешеходов при наличии заявки (вызова), поступившей от пешехода. Табло вызова должны размещаться возле пешеходных подходов с каждой стороны проезжей части на высоте 1,2 – 1,5 м. При наличии на переходе островка безопасности дополнительное Табло вызова должно размещаться на островке безопасности.

При организации одновременного перехода проезжих частей противоположных направлений для каждой части пешеходного перехода должно быть установлено не менее двух табло вызова (одно – с внешней стороны проезжей части, второе – на островке безопасности). При использовании Табло вызова должно обеспечиваться информирование пешеходов о необходимости использования Табло вызова для вызова разрешающего сигнала, а также их информирование о принятом вызове (специальная индикация пешеходных

светофоров, индикация на Табло вызова, специальные щитки с информацией и т.п.).

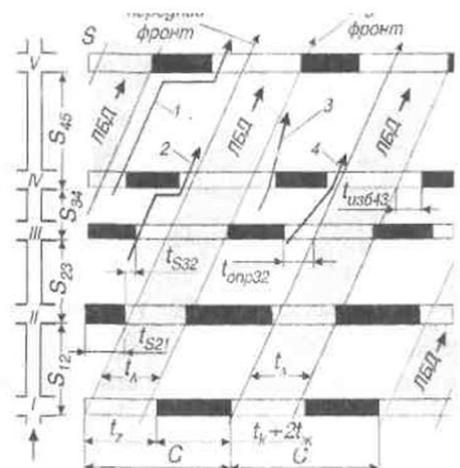
ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛИЗАТОРЫ - (ЗС) применяются для информирования пешеходов с ослабленной зрительной функцией о включении разрешающего сигнала светофора на пешеходном переходе, а также об информировании участников движения о включении запрещающего сигнала на железнодорожном переезде. При использовании Звуковые сигнализаторы на регулируемых перекрестках, через которые маршруты движения пешеходов с ослабленной зрительной функцией проходят по нескольким переходам, движение по которым разрешается в разные периоды светофорного цикла, должны применяться Звуковые сигнализаторы с характеристиками сигналов, позволяющими различить их с расстояния не менее 30 м.

При использовании Звуковые сигнализаторы на железнодорожном переезде его сигнал должен включаться одновременно с сигналом светофора.

ВОПРОС 4. КООРДИНИРОВАННОЕ УПРАВЛЕНИЕ СВЕТОФОРНЫМИ ОБЪЕКТАМИ

Координированным называется согласованное управление светофорными объектами с целью уменьшения остановок транспорта. При координации включение зеленого сигнала в направлении движения на каждом последующем светофорном объекте происходит с некоторым временным сдвигом с тем, чтобы транспортные средства проходили этот объект, по возможным временным сдвигом с тем, чтобы по возможности, без остановки (рисунок 1).

Интервал времени, в течение которого ТС могут безостановочно проезжать исследуемые светофорные объекты, при движении с постоянной скоростью, называют лентой безостановочного движения (далее – ЛБД). Величина этого интервала называется шириной ленты безостановочного движения.



Слайд. График координированного регулирования одностороннего движения.

Она может быть выражена в абсолютных величинах (секундах).

Рассмотрим некоторые характеристики координированного движения.

Скорость движения. Каждый интервал между перекрестками имеет свои особенности, которые обуславливают возможную и наиболее приемлемую скорость. Во-первых, это геометрические характеристики улицы – число и ширина полос, радиусы поворота, наличие подъемов и спусков. Во-вторых, это качество покрытия – ровность, скользкость, наличие продольных борозд, различного рода препятствий и т.д. Далее идут видимость, стоянки на проезжей части, совершение маневров и пешеходы. Имеет значение интенсивность движения, состав потока, наличие тихоходных и длинномерных транспортных средств, наличие маршрутного пассажирского транспорта и т.д. Наконец, имеет значение состав и общее количество (доля в потоке) одиночных автомобилей, особенно, вливающих после остановки на красный сигнал в поток с переднего фронта линии безостановочного движения. Здесь имеет значение не только динамика, но и стиль вождения, от которого во многом зависит характер вхождения в поток. И последнее – есть некоторые пределы скоростей, которые транспортный поток в обычных условиях не приемлет. Нижней границей, в зависимости от состава, можно считать скорость порядка 35-40 км/ч, верхней границей – скорость порядка 55-60 км/ч. С одной стороны, водители легковых машин очень неохотно соглашаются двигаться на пониженной передаче, с другой стороны, грузовой поток бывает очень трудно разогнать до скорости порядка 55 км/ч, особенно на коротких перегонах.

Опережение включения зеленого сигнала. Перед каждым светофорным объектом обязательно (или почти обязательно) накапливается определенное количество стоящих ТС. Необходимо так включить зеленый сигнал, чтобы все эти ТС ушли от стоп-линий раньше прихода переднего фронта координированной группы автомобилей, сумели набрать заданную скорость координации и слиться с ней без конфликтов и разрывов в потоке. Если считать, что передний фронт координированной группы движется с постоянной скоростью, то эта задача чрезвычайно усложняется, поскольку в каждом цикле каждый раз накапливается различное число стоящих ТС с различной динамикой. Если их выпустить от стоп-линий раньше положенного времени, то на последующем светофорном объекте они остановятся на запрещающий сигнал светофора. Если же их выпустить позже, то они будут конфликтовать с координированной группой и сбивать ее скорость. Положение спасает то обстоятельство, что передний фронт координированной группы при подходе к светофорному объекту взаимодействует и с сигналами светофора и с начинающим движение от светофора ТС. Это взаимодействие проявляется в том, что, подъезжая к светофорному объекту, водители ТС, в зависимости от обстановки, либо замедляются, либо ускоряются. Временной диапазон этого взаимодействия довольно значительный и, в среднем, находится в пределах ± 3 с, что примерно соответствует плюс-минус одному ТС на каждой полосе.

По некоторым данным, координированная группа распадается после прохождения, примерно 800 м, в зависимости от ширины проезжей части, скорости движения и состава потока. По тем же данным плотность группы после 600 м снижается почти вдвое. Правда, как уже указывалось, координированная группа может не только не распаться, но даже и уплотниться. Тем не менее, повторимся, что если нет для этого специальных условий, группа все же распадается со скоростью, примерно 2-3 авт./100 м, и перегоны длиной более 800 м для координации непригодны - их надо разделять на несколько более коротких. Вместе с тем, необходимо отметить, что эти и другие зависимости «распадания» координированной группы получены в условиях, когда у водителей практически нет никаких мотивов к ее сохранению, или, тем более, уплотнению.

Координация при двухстороннем движении в принципе не отличается от координации при одностороннем движении, однако практическое ее достижение часто становится весьма затруднительным. Дело в том, что на каждый светофорный объект два противоположных транспортных потока приходят, как правило, в разное время и лишь в редких, исключительных случаях - одновременно. В рамках светофорного цикла необходимо выделять время зеленого сигнала для каждого из этих потоков, что крайне затруднительно. Поэтому приходится, используя различные варианты, совмещать во времени эти два потока, а если это удастся лишь частично, то недостающее время приходится отнимать у пересекающихся потоков.

Чтобы добиться полной координации, все светофорные объекты должны быть расположены на равном расстоянии друг от друга. Кроме того, это расстояние должно быть не произвольным, а находиться в определенной зависимости от продолжительности светофорного цикла и скорости движения, которая в обоих направлениях также должна быть одинаковой.

Ясно, что такие условия, которые можно назвать идеальными, встречаются крайне редко и являются исключением. В реальной жизни всегда имеются отклонения, порой настолько значительные, что почти полностью исключают возможность координации на некоторых светофорных объектах. Тем не менее, используя различные, порой весьма кардинальные приемы, почти всегда удается добиться приемлемого уровня координации. Например, уменьшая линию безостановочного движения или продолжительность красного сигнала, можно существенно расширить диапазон размещения координируемых светофорных объектов вокруг базовой точки.

Существует ряд параметров и приемов, с помощью которых можно воздействовать на организацию координированного регулирования на магистрали с двухсторонним движением. К ним можно отнести следующие:

- продолжительность светофорного цикла;
- скорость движения между светофорными объектами;
- сдвиг включения зеленого сигнала;

- структура светофорного цикла;
 - установка дополнительных светофорных объектов;
 - ликвидация светофорного регулирования на существующих объектах;
 - изменение схемы движения на светофорном объекте, включая запрещение движения отдельных потоков;
- планировочные изменения на светофорном объекте.

Продолжительность светофорного цикла - является одним из основных управляющих параметров, поскольку она теснейшим образом связана с расстоянием между объектами и скоростью движения. Задаваясь расстоянием, которые практически неизменно, и возможными скоростями движения на каждом участке, которые могут изменяться лишь в определенных пределах, можно найти приемлемую для большинства из них продолжительность светофорного цикла.

Скорость движения также является основным управляющим параметром. Изменяя скорость на данном или на нескольких предыдущих участках, можно подвести координированную группу автомобилей к исследуемой стоп-линии точно в заданное время. Разумеется, существуют ограничения на величину скорости движения, однако в пределах общих ограничений всегда имеются значительные возможности. Следует отметить, что резкий перепад скоростей между соседними участками весьма нежелателен и может быть допущен, скорее, как исключение. Также нежелательно изменять, пусть и незначительно, скорость движения на каждом участке, поскольку это, в какой-то мере, отвлекает и утомляет водителя.

Желательно на всех светофорных объектах иметь примерно одинаковую плотность координированной группы, чтобы сохранить относительную равномерность движения. Однако, это удастся далеко не всегда и приходится приходится «уплотнять», например, при переходе от ненагруженного объекта с двухфазным циклом к нагруженному объекту с трехфазным, либо наоборот. Структура светофорного цикла предоставляет довольно широкие возможности для достижения координации.

Чтобы предотвратить «распадание» группы автомобилей, устанавливаются дополнительные светофорные объекты, как правило, на пешеходных переходах или малозначительных перекрестках, расположенных в «удобном» для координации месте. В определенной мере они помогают собирать одиночные автомобили, что способствует более спокойному их вхождению в координированную. Такие объекты очень удобны и для транспорта, и для пешеходов и устройство их оправдано, даже если они не отвечают требованиям существующих нормативов по введению светофорного регулирования.

Вторым типом дополнительного светофорного объекта является т.н. предсигнал. Такой объект устанавливается на расстоянии 100-150 метров от тяжелонагруженного перекрестка. Он собирает практически все автомобили и координированная группа точно попали в отведенное им время горения зеленого

сигнала на основном объекте. В результате, движение транспорта на нем осуществляется только с хода, что фактически удлиняет зеленый сигнал на 3-6 с. и снижает разброс скоростей, что очень выгодно.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы к семинарскому занятию:

1. Светофорное регулирование. Условия введения светофорного регулирования.
2. Классы и типы светофорного регулирования.
3. Правила применения дорожных светофоров.
4. Координированное управление светофорными объектами.

Для подготовки к семинарскому занятию можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 года № 1851 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 07.05.2015 №382) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

3. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-XII (ред. от 04.01.2014) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 2 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 306 с.

Дополнительная литература:

2. СТБ 1300-2007. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения.

3. Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2010. – 137 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема № 13 «Дорожные знаки»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Дорожные знаки служат для зрительного ориентирования участников дорожного движения и от правильности их установки и своевременной корректировки зависит безопасность всех его участников.

Первые дорожные указатели появились почти одновременно с возникновением дорог. С возникновением письменности на камнях стали делать надписи с названием населенного пункта, куда ведет дорога. Первая разновидность дорожных указателей возникла в Древнем Риме в III в. до н.э. Вдоль важнейших дорог, римляне ставили мильные столбы цилиндрической формы с высеченным на них расстоянием от Римского форума (центральной площади).

В России первые дорожные указатели появились в XVI в. на дороге, ведущей из Москвы в царское имение Коломенское. Это были верстовые столбы высотой около 4 метров с орлами на верху. Наиболее широкое распространение данная система получила во времена Петра I. Верстовые столбы стали ставить раскрашенными и с цифровыми надписями, указывающими куда, какая дорога ведет. С XVIII в. для лучшей видимости дорожные указатели стали красить в черные и белые полосы, а также указывать на них расстояние, название местности и границы владений.

ВОПРОС 1. ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ И ИХ КЛАССИФИКАЦИЯ (слайд 6)

Дорожный знак - элемент системы организации дорожного движения, представляющее собой сигнальное устройство установленной формы, содержащий условные обозначения и надписи, предназначенный для информирования участников дорожного движения об условиях, направлениях и режимах движения на дорогах.

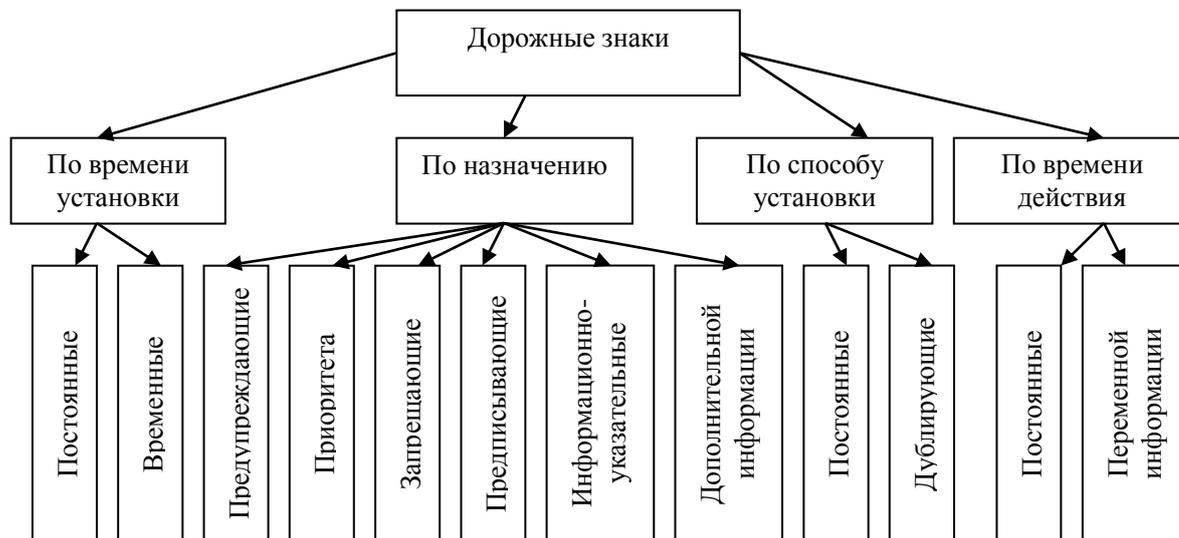


Рисунок 1. Классификация дорожных знаков в зависимости от времени и способа установки, времени действия и назначения

Дорожные знаки делятся на типы по времени установки (постоянные, временные) и на группы в зависимости от назначения (рисунок 1). Установленный на дороге дорожный знак, предусмотренный проектом организации дорожного движения - является постоянным знаком.

Временный дорожный знак - дорожный знак, применение которого вызвано причинами временного характера и не предусмотрено проектом организации дорожного движения или дислокацией дорожных знаков.

Дорожные знаки можно также разделить: по способу установки на основные и дублирующие, и по времени передачи информации - постоянные и дорожные знаки переменной информации.

Дублирующий дорожный знак - одноименный с основным дорожный знак, который располагается слева от дороги, на разделительной полосе (островке) или над проезжей частью, в одном створе с основным знаком.

Дорожные знаки переменной информации - дорожный знак, имеющий возможность изменять условное обозначение или надпись в зависимости от условий движения.

По назначению дорожные знаки делятся на семь групп:

1. Предупреждающие знаки.
2. Знаки приоритета.

3. Запрещающие знаки.
4. Предписывающие знаки.
5. Информационно-указательные знаки.
6. Знаки сервиса.
7. Знаки дополнительной информации (таблички).

Предупреждающие знаки информируют водителей о приближении к опасному участку дороги, движение по которому требует принятия мер, соответствующих обстановке. Большинство из них имеют форму равностороннего треугольника, белого цвета с красной каймой. В ПДД не указаны какие-либо определенные требования к действиям водителя при наличии на дороге предупреждающих знаков. Соответственно при проезде данного участка водитель должен повысить внимание и при необходимости действовать соответственно конкретной дорожной обстановке.

Знаки приоритета (знаки преимущественного права проезда) устанавливают очередность проезда перекрестков, пересечений проезжих частей или узких участков дорог, движение на которых не регулируется сигналами регулировщика или светофора.

Запрещающие знаки устанавливаются непосредственно перед участками дорог, на которых вводятся соответствующие ограничения дорожного движения, или в местах, где они отменяются. Они имеют форму круга с символом на белом или желтом фоне.

Предписывающие знаки представляют собой круг с голубым фоном и символами белого цвета. Данные знаки вводят или отменяют режимы движения (направление, скорость), определяют участников движения.

Информационно-указательные знаки вводят или отменяют определенные режимы движения, а также информируют участников дорожного движения о расположении населенных пунктов и других объектов. Зеленый или синий фон знаков, установленных вне населенного пункта, информирует о том, что движение к указанному населенному пункту или к другому объекту будет осуществляться соответственно по автомагистрали или по другой дороге. Зеленый или синий фон установленных в населенном пункте знаков информирует о том, что после выезда из данного населенного пункта движение к указанному на знаке населенному пункту или к другому объекту будет осуществляться соответственно по автомагистрали или по другой дороге, белый фон - о том, что указанный объект находится в данном населенном пункте.

Знаки сервиса информируют участников дорожного движения о расположении соответствующих объектов сервиса.

Знаки дополнительной информации (таблички) применяются для уточнения или ограничения действия других знаков. Допускается с разрешения Госавтоинспекции применение на дорогах табличек имеющих краткую надпись с однозначным толкованием.

Каждый знак имеет свой номер, состоящий из цифр, разделённых точками. Первая цифра означает номер группы, вторая - порядковый номер в группе. Некоторые знаки имеют разновидности. Третья цифра указывает на порядковый номер разновидности. Действующие Правила дорожного движения содержат 160 дорожных знаков без учета их разновидностей.

Дорожные знаки изготавливаются в соответствии с требованиями СТБ 1140-99 «Знаки дорожные. Общие технические условия» Конструкция дорожных знаков (рисунок 2) может быть различна в зависимости от: материала изготовления (металлические, полимерные



Рисунок 2. Классификация дорожных знаков в зависимости от способа изготовления и материала

и комбинированные), способа нанесения изображения (наклеиваемые, окрашиваемые, мозаичные и комбинированные) и передачи заложенной информации (световозвращающие, внутренним и внешним освещением).

ВОПРОС 2. ОБЛАСТЬ И ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ

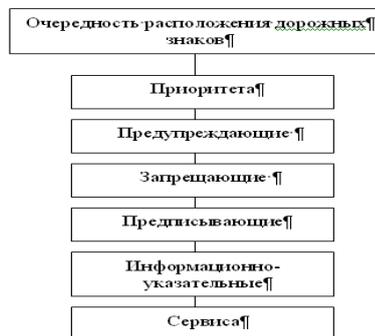
Дорожный знак является одним из видов технических средств организации дорожного движения (далее ТСОДД). Требования и порядок установки

дорожных знаков на дорогах Республики Беларусь определены в СТБ 1300-2007 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения». Данный стандарт соответствует Конвенции о дорожных знаках и сигналах (г. Вена, 1968 г.), Европейскому соглашению, дополняющему эту Конвенцию (г. Женева, 1971 г.), поправкам к Конвенции, а также Указу Президента Республики Беларусь «О мерах по повышению безопасности дорожного движения», Кодексу Республики Беларусь о земле и Закону Республики Беларусь «О дорожном движении». Он устанавливает правила применения на автомобильных дорогах общего пользования, улицах населенных пунктов, а также автомобильных дорогах не общего пользования, железнодорожных переездах – ТСОДД.

Согласно СТБ 1300-2007, в одном створе устанавливаются не более трех знаков (без учета дублирующих и знаков дополнительной информации (табличек). Считается как один знак, следующие дорожные знаки: все знаки 5.8.1 «Направление движения по полосам» и 5.8.2 «Направление движения по полосе», а также все знаки 5.20.2 «Предварительный указатель направлений», 5.21.1 «Указатель направления», 5.29.1 и 5.29.2 «Номер дороги».

При вертикальном размещении дорожных знаков (слайд 13) они располагаются в следующем порядке: приоритета, предупреждающие, запрещающие, предписывающие, информационно-указательные и сервиса (рисунок 3).

Если на одной опоре размещены знаки группы, очередность их расположения определяется номером знака в группе, от меньшего к большему. Допускается также исключение в очередности расположения знаков.



одной

Рисунок 3. Очередность расположения дорожных знаков разных групп, находящихся на одной опоре

В соответствии с СТБ 1300-2007, предупреждающие знаки, в зависимости от скорости движения, условий видимости и возможности размещения, вне населенных пунктов устанавливаются на расстоянии от 150 до 300 м, а в населенных пунктах - на расстоянии от 50 до 100 м до начала опасного участка, кроме знаков (слайд 14) - 1.3.1, 1.3.2 и 1.31.1 - 1.31.5, которые устанавливаются непосредственно перед опасным участком.

Знаки 1.31.1 - 1.31.3 «Направление поворота» должны устанавливаться на Т-образных перекрестках не имеющего продолжения и на разветвлениях дорог - непосредственно за местом, где разветвляются проезжие части дорог, если имеется опасность их проезда в прямом направлении. На перекрестке с круговым движением знак 1.31.1 должен устанавливаться на центральном

островке, напротив соответствующего въезда. Не устанавливают знак при наличии на центральном островке перекрестка с круговым движением строения или сооружения высотой не менее 2 м, освещаемых стационарными светильниками. Знаки 1.31.4 и 1.31.5 «Направление поворота» должны применяться для указания направления поворота на кривых в плане, если при приближении к кривой определение направления поворота затруднено.

Знаки 1.4.1 - 1.4.6 (слайд 15) «Приближение к железнодорожному переезду» устанавливаются как вне населенных пунктов, так и на дорогах при расстоянии видимости переезда со стороны водителя менее 300 м. При необходимости, когда начало опасного участка скрыто от водителя крутым поворотом, переломом продольного профиля, зданием и т.п., устанавливают предупреждающие знаки на ином расстоянии, которое указывают на табличке 7.1.1. «Расстояние до объекта».

Если между предупреждающим знаком и началом опасного участка имеется обозначенный перекресток, то за этим перекрестком устанавливается повторный предупреждающий знак с табличкой 7.1.1. Для указания длины опасного участка с предупреждающими знаками применяют табличку 7.2.1.

Знаки 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом», 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума», 1.9 «Разводной мост или паромная переправа», 1.10 «Выезд на набережную», 1.21 «Дети» (слайд 16) повторяются вне населенных пунктов и устанавливаются на расстоянии от 20 до 50 м до начала опасного участка дороги. Знак 1.23 «Дорожные работы» повторяется и на автомобильных дорогах, и в населенных пунктах. При этом повторный знак устанавливается непосредственно у начала зоны дорожных работ, которым следует считать первое по ходу движения ограждающее или направляющее устройство.

При соответствующем обосновании допускается повторение других предупреждающих дорожных знаков, при этом минимальное расстояние от места установки повторного знака до начала опасного участка составляет 20 м вне населенных пунктов и 10 м – в населенных пунктах.

Знаки приоритета применяют для указания очередности проезда участков дорог: перекрестков, пересечений отдельных проезжих частей, сужений проезжей части, движение на которых не регулируется сигналами светофора или регулировщика.

На участках дорог с продольным уклоном преимущество должно предоставляться транспортным средствам, которые движутся на подъем.

Запрещающие знаки, должны устанавливаться непосредственно перед участками дорог, на которых необходимо ввести соответствующие ограничения.

Цифровые значения изображений на знаках 3.11.1 «Ограничение массы», 3.12.1 «Ограничение нагрузки на ось» и 3.16 «Ограничение минимальной дистанции» (слайд 17) определяются на основании данных специальных обследований и испытаний и предоставляются владельцами автомобильных дорог и улиц.

Предписывающие знаки применяют для обозначения необходимых направлений, условий и режимов движения. Они должны устанавливаться непосредственно перед соответствующими участками дорог, на которых вводится соответствующий режим движения, или в местах, где он отменяется.

Знаки 4.1.1 «Движение прямо», 4.1.2 «Движение направо», 4.1.3 «Движение налево», 4.1.4 «Движение прямо или направо», 4.1.5 «Движение прямо или налево», 4.1.6 «Движение направо или налево» должны применяться для разрешения движения только в направлениях, указанных стрелками на знаке, а знаки 4.1.3, 4.1.5, 4.1.6 - и разворота.

Действие знаков 4.1.1 - 4.1.6, установленных перед обозначенным перекрестком, распространяется на весь перекресток, если знаки 4.1.1 - 4.1.6, установленные на перекрестке, не дают других указаний. Конфигурация стрелок на знаках 4.1.1 - 4.1.6 должна соответствовать реальным направлениям движения на перекрестке.

Информационно-указательные знаки применяют для маршрутного ориентирования и информирования участников движения об особенностях режима движения или о расположении на пути следования населенных пунктов и других объектов.

Знаки сервиса 6.1 «Пункт первой медицинской помощи», 6.2 «Больница», 6.3.1 - 6.3.3 «Автозаправочная станция», 6.4 «Техническое обслуживание автомобилей», 6.5 «Мойка автомобилей», 6.6 «Телефон», 6.7 «Пункт питания», 6.8 «Питьевая вода», 6.9 «Гостиница или мотель», 6.10 «Кемпинг», 6.11 «Место отдыха», 6.12.1 «Милиция», 6.12.2 «ГАИ», 6.13 «Туалет», 6.14 «Пункт контроля автомобильных перевозок» и 6.15 «Достопримечательность» применяют для информирования участников движения о соответствующих объектах на пути следования. Могут применяться другие знаки сервиса в соответствии с СТБ 1140.

На автомобильных дорогах знаки сервиса должны устанавливаться в соответствии с разработанной системой сервисного ориентирования.

В населенных пунктах места установки знаков сервиса определяются утвержденной в установленном порядке системой ориентирования населенного пункта.

Знаки сервиса могут дополняться табличками в соответствии с правилами их применения. В нижней части знаков сервиса при необходимости допускается указывать расстояние до объектов, расположенных впереди по ходу движения или в стороне от дороги, и время их работы по аналогии с табличками, а также другую информацию (адрес, номер телефона и т.п.). В этих случаях соответствующие таблички не применяются. Допускается объединение нескольких знаков сервиса (не более 4), относящихся к одному объекту сервиса, в единый блок, в нижней части которого указываются расстояние до объекта и направление к нему, а также другие характеристики (при необходимости).

Таблички должны применяться только совместно со знаками и располагаться непосредственно под знаком, за исключением табличек 7.2.2 - 7.2.4 «Зона действия», 7.13 «Направление главной дороги».

Допускается с разрешения Управления ГАИ МВД Республики Беларусь применять таблички, не предусмотренные настоящим СТБ:

- имеющие синий фон с надписью белого цвета. Надпись на табличке должна быть краткой и иметь однозначное толкование;

Со знаком 1.30 «Прочие опасности» могут применяться таблички, имеющие желтый фон и текст черного цвета. Установку таких табличек согласовывают подразделения ГАИ по территориальности. С одним знаком, за исключением знака 5.15 «Место стоянки», применяют не более двух табличек.

Для обеспечения безопасности и удобства участникам дорожного движения дорога может быть оснащена техническими средствами организации дорожного движения в виде дорожных знаков переменной информации (далее - ДЗПИ), установленными в соответствии с проектной и технической документацией на их применение.

Дорожные знаки переменной информации применяют для кратковременного (слайд 18):

- регулирования скорости на участке дороги в случае ухудшения транспортно-эксплуатационного состояния и (или) условий движения, при высокой интенсивности движения и плотности транспортного потока;

- запрещения обгона;

- информирования участников движения об условиях движения и состоянии покрытия дороги (туман, гололедица, влажное покрытие, затор на дороге, ремонтные работы) и (или) направления движения по полосам при многополосной проезжей части, а также на транспортных развязках.

Дорожные знаки переменной информации могут отображать:

- условное обозначение дорожного знака;

- надпись, информирующую участников дорожного движения об условиях, направлениях и режимах движения по дороге или отображающую дополнительную информацию.

В зависимости от конструкции применяют ДЗПИ:

- одиночные, имеющие одно условное обозначение знака или надпись;

- информационные табло.

При применении ДЗПИ для регулирования скорости и (или) направления движения по полосам при многополосной проезжей части, а также на транспортных развязках должна разрабатываться единая система управления дорожным движением.

ДЗПИ могут применяться на автомобильных дорогах, включенных в сеть международных дорог, основные и дополнительные маршруты движения транзитного транспорта, на автомобильных дорогах 1 и 2 уровней требований по СТБ 1291 или с интенсивностью движения не менее 6 тыс. авт./сут. ДЗПИ в первую

очередь могут применяться на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий, на участках с периодическим возникновением заторов, а также на участках с потенциальной опасностью возникновения тумана, гололедицы, повышенной скользкости при неблагоприятных метеоусловиях.

На въездах в Республику Беларусь устанавливают информационное табло, содержащее условное изображение знака (1.17, 1.23, 1.27, 1.30, 1.33, 1.34, 3.12.1 или 3.12.2, 3.20.1, или 3.20.3, 3.24.1, или 3.24.2, 4.7), надпись (текстовое поле), данные о температуре воздуха и покрытия. При отсутствии условий, требующих отображения знака на ДЗПИ, индикация соответствующего условного обозначения должна быть прекращена.

Если же при наличии условий, требующих отображения на ДЗПИ условного обозначения знака в течение более чем 5 сут, устанавливают постоянный или временный дорожный знак в соответствии с требованиями настоящего стандарта.

Управление информацией на ДЗПИ может осуществляться в автоматическом и (или) ручном режиме. Ручное управление ДЗПИ осуществляется при помощи программного обеспечения из диспетчерского пункта организации, обслуживающей данный участок дороги. Автоматическое управление ДЗПИ осуществляется при согласованной работе с другим оборудованием: дорожными измерительными станциями (при удалении ДЗПИ от станции не более 30 км), устройствами по сбору информации об интенсивности движения и составе транспортного потока, видеокамерами слежения за дорожной обстановкой и другими устройствами, обеспечивающими систему необходимой информацией.

При совместной работе ДЗПИ и дорожной измерительной станции на ДЗПИ в автоматическом режиме должно отображаться (слайд 19):

- изображение знака 1.33 и (или) надпись «СКОЛЬЗКО» («СЛІЗКА») при вероятности образования гололеда;
- изображение знака 1.30 и (или) надпись «ВНИМАНИЕ» («УВАГА») - при осадках и тумане;
- изображение знака 1.27 и (или) надпись «ВЕТЕР» («ВЕЦЕР») - при скорости ветра более 9 м/с.

Если же сочетается нескольких неблагоприятных условий и совместной работе ДЗПИ и дорожной измерительной станции в автоматическом режиме должно осуществляться попеременная смена изображения знака и надписи.

Виды знаков, их количество, а также место установки определяют проектом организации дорожного движения (далее проектом ОДД). Проект ОДД разрабатывается на существующие автомобильные дороги и при их проектировании - владельцами автомобильных дорог, на улицы – владельцами технических средств организации дорожного движения, а при их отсутствии владельцами улиц. Разработка проектов ОДД может осуществляться другими юридическими и физическими лицами на основании договоров с владельцами автомобильных дорог, улиц и ТСОДД Дислокация дорожных знаков - документ,

отражающий размещение на дороге (улице) дорожных знаков. Проекты ОДД согласовываются с УГАИ МВД Республики Беларусь (их территориальными подразделениями) и утверждаются владельцами автомобильных дорог, улиц и ТСОДД.

Проект ОДД на дороге или участке дороги должен корректироваться при изменении условий дорожного движения (дорожных условий, характеристик транспортного потока, состояния окружающей среды и т. п.). Порядок разработки, согласования и оформления технической документации для временной организации дорожного движения в местах производства работ или проведения культурных, спортивных и других мероприятий определен ТКП 172-2009 (02191) «Обустройство мест проведения работ, при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог и улиц населенных пунктов».

Допускается применение ТСОДД временного характера в местах производства аварийно-восстановительных работ и с целью оперативного изменения организации дорожного движения, связанного с обеспечением его безопасности при проведении специальных мероприятий. Временные схемы организации дорожного движения, а также дислокации дорожных знаков должны быть согласованы с соответствующим органом ГАИ по территориальной принадлежности, владельцем дороги и не позднее 12 ч. после их установки, они утверждаются организацией, производящей дорожные работы или изменение организации дорожного движения.

Согласно требований технических нормативных правовых актов, дорожные знаки должны размещаться с учетом их наилучшей видимости участниками дорожного движения, как в светлое, так и в темное время суток, удобства эксплуатации и обслуживания, а также исключения возможности их повреждения. Они не должны закрываться от участников дорожного движения какими-либо препятствиями (зелеными насаждениями, мачтами наружного освещения и т.п.). Установленные дорожные знаки должны обеспечивать направленность передаваемой ими информации только тем участникам движения, для которых она предназначена. При этом в зоне видимости, участниками движения дорожных знаков на автомобильных дорогах и улицах, запрещается размещение плакатов, транспарантов, афиш и т. п.

Устанавливаемые дорожные знаки не должны противоречить друг другу, за исключением знаков временного характера, установленных на срок не более 12 ч. Могут применяться дорожные знаки и в случаях, не предусмотренных СТБ 1300-2007, если эта необходимость обоснована конкретными условиями дорожного движения. Также допускается с разрешения управления ГАИ МВД Республики Беларусь, их применение в экспериментальных целях, при этом для участников движения должна быть предоставлена необходимая информация, разъясняющая необходимость принятия соответствующего решения.

В случае необходимости размещения знаков на растяжках или кронштейнах контактной сети городского электрического транспорта, в

обязательном порядке требуется согласование с организацией, эксплуатирующей контактную сеть и т.д.

От начала зоны дорожных работ до начала зоны строительной площадки (от конца зоны строительной площадки до конца зоны дорожных работ) должно быть обеспечено плавное изменение траектории движения транспортных средств. Также в зоне производства дорожных работ ограничение скорости движения менее 40 км/ч, как правило, не допускается. При соответствующем обосновании (коэффициенте сцепления колеса автомобиля с поверхностью дороги, улицы меньше 0,3, крайне неудовлетворительном качестве покрытия, специфических условиях производства работ и т.п.) допускается ограничение скорости движения до 20 км/ч.

Для плавного и безопасного изменения скорости движения транспортных средств перед зоной дорожных работ последовательное снижение скорости необходимо производить ступенями с шагом не более 20 км/ч. Временные дорожные знаки, регламентирующие ступенчатое ограничение скоростей, располагают друг от друга на расстоянии не менее 100 м вне населенных пунктов и не менее 50 м в населенных пунктах. Число знаков, ограничивающих скорость, зависит от разности скоростей до и после ограничения.

Дорожные организации должны вести постоянный контроль за состоянием дорожных знаков в соответствии с ТКП 124, а также их наличием на дороге в соответствии со схемой организации дорожного движения.

Лицевую поверхность дорожных знаков, по мере необходимости, но не реже двух раз в год (март-апрель и сентябрь-октябрь), очищают от пыли и грязи влажной ветошью, стойкие загрязнения – с использованием моющих средств, в зимний период, при необходимости, очищают от налипшего на них снега. Обратную сторону знаков, металлические опоры и детали крепления (кроме оцинкованных поверхностей) окрашивают. Цвет окраски опор, форма нанесения краски на опоры временных знаков должны соответствовать СТБ 1300.

Недостающие или поврежденные знаки заменяют или ремонтируют в нормативные сроки. Незначительные повреждения (знак развернут по отношению к проектному положению, наклон стойки знака, незначительная деформация щитка знака и т.п.) исправляют на месте. При необходимости подтягивают или заменяют крепления. Поврежденные щитки знаков заменяют на новые. Царапины, отслоившуюся на торцах щитков краску и другие мелкие повреждения закрашивают, не снимая знак. Мелкие повреждения световозвращающей пленки на изображениях знака, не искажающие его смысла, допускается заклеивать кусочками аналогичной пленки.

Допускается выполнять реставрацию букв, цифр и изображений на дорожных знаках при условии незначительных повреждений щитка дорожного знака. При этом поверхность щитка выравнивают и очищают, затем наносят разметку букв, цифр и изображения. Буквы, цифры и изображения нарезают по трафарету из светоотражающей пленки и наклеивают на поверхность щитка.

Знаки с автономным освещением следует осматривать в темное время суток не реже 1 раза в неделю и, при необходимости, своевременно заменять перегоревшие или снизившие светоотдачу лампы.

ВОПРОС 3. ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ДОРОЖНЫМ ЗНАКАМ

В конструкцию знаков входят основа для нанесения изображений (далее – основа), элементы их крепления к опорам, кронштейнам и т. п. Вид элементов крепления определяется заказчиком знаков. Конструкция знаков и отдельных элементов должны обеспечивать отсутствие в них деформаций от воздействия расчетной ветровой нагрузки и собственного веса. Предельные отклонения размеров изображений на наклеиваемых и окрашиваемых знаках должны соответствовать требуемым полям допусков.

Габаритные размеры основы, за исключением основ для расположения изображений знаков на фоновом экране, не должны превышать 3 % от величины типоразмера. Допуски плоскостности, прямолинейности, круглости и перпендикулярности сторон изображений для наклеиваемых и окрашиваемых знаков с внешним освещением не должны превышать размеров, соответствующих 16-й степени точности.

На знаках (слайд 21) 1.1 – 2.4, 2.6, 3.2 – 3.34, 5.28, 5.30.1 – 5.30.3, 5.32.1 – 5.34.2 ширина наружной каймы должна быть 10 мм, а на знаках 2.5, 2.7, 3.1, 4.1 – 5.19.3, 5.20.3, 5.35 – 5.41, 6.1 – 6.13 – 20 мм. Внутренний радиус закругления красной каймы на знаках 1.1, 1.2, 1.5 – 1.30, 1.32.1 – 1.35, 2.3.1 – 2.4 должен составлять 10 мм. На знаках 1.1 – 1.3.2, 1.5 – 1.35, 2.3.1 – 2.4, 2.6.1, 2.6.2, 3.2 – 3.20.3, 3.22, 3.24.1, 3.24.2, 3.26 – 3.30, 3.32 допускается не наносить наружную кайму при соответствующем увеличении ширины внутренней.

Элементы световозвращающих знаков с изображением черного цвета не должны обладать световозвращающим эффектом. Допускается фон изображения и вставок на знаках 5.20.1, 5.20.2, 5.21.2, 5.24 – 5.27 (кроме белого фона знаков и белых вставок), предназначенных для применения на дорогах IV и V категорий выполнять несветовозвращающими. Допускается изготавливать знаки как с односторонним, так и двусторонним изображением. Допускается размещать изображение знака на фоновом экране желтого цвета прямоугольной формы.

Конструкция знаков с внутренним освещением должна обеспечивать (слайд 22):

- фиксированную установку резьбовых электропатронов, выдерживающих воздействие вращающего момента, равного 3,0 Нм;
- легкий доступ к элементам знака, подлежащим чистке или замене, и местам электрических соединений;

– плотность соединений стекла с корпусом при воздействии дождя интенсивностью 5мм/мин.

Для защиты конструктивных стальных элементов знаков от коррозии (при применении сталей, не имеющих антикоррозионных свойств) должны применяться лакокрасочные покрытия, соответствующие V классу по ГОСТ 9.032.

Адгезия антикоррозийного лакокрасочного покрытия, его прочность при ударе и эластичность при изгибе должны соответствовать требованиям нормативного документа на каждую марку применяемого материала. Внешние конструктивные элементы знаков (за исключением изображения) должны быть серого цвета с матовой поверхностью. Допускается не окрашивать внешние элементы конструкции, изготовленные из оцинкованного железа, а также из алюминия или его сплавов.

ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЗНАКАМ С ВНУТРЕННИМ ОСВЕЩЕНИЕМ (слайд 23). Для присоединения знаков с внутренним освещением к питающей электросети должна быть предусмотрена клеммная колодка, которая размещается внутри корпуса знака. Сопротивление изоляции между токоведущими проводами, а также между ними, соединенными вместе, и заземляющим контактом должно быть не менее 20 МОм в холодном (обесточенном) состоянии. Изоляция между токоведущими проводами, а также между ними, соединенными вместе, и заземляющим контактом должна выдерживать испытательное напряжение 1500 В частотой 50 Гц без пробоя или перекрытия не менее 1 мин.

Для внутренней электропроводки освещаемых знаков должны применяться медные провода сечением не менее 1 мм² с изоляцией, рассчитанной на напряжение не ниже 660 В переменного тока 50 Гц. Для заземления металлических нетоковедущих частей знак должен иметь контактный зажим. Заземляющие провода должны иметь маркировку или окраску, отличную от краски фазных проводов.

ТРЕБОВАНИЯ К ФОТОМЕТРИЧЕСКИМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ. Средняя яркость элементов изображения окрашиваемых знаков и освещаемых внутренним источником освещения должна быть: (240 ± 40) кд*м⁻² - для белого цвета; (35 ± 10) кд*м⁻² – для красного; (150 ± 30) кд*м⁻² - для желтого; (50 ± 15) кд*м⁻² - для зеленого; (20 ± 5) кд*м⁻² - для синего.

Допускается на поле изображения знака иметь отдельные точки с минимальной и максимальной яркостью соответственно: 100 и 300 кд*м⁻² - для белого цвета; 10 и 60 кд*м⁻² - для красного; 50 и 250 кд*м⁻² - для желтого; 20 и 90 кд*м⁻² - для зеленого; 5 и 35 кд*м⁻² - для синего. Допустимое количество точек изображения на данном цвете с минимальной и максимальной яркостью - не более 3, а для знаков индивидуального проектирования - не более 3 на 1 м² поверхности изображения знака.

Знаки с внутренним освещением должны иметь равномерное

распределение яркости по всему полю изображения. Для знаков с внешним освещением освещенность на поверхности изображения должна быть 200 лк. В отдельных зонах знака, не несущих информацию для водителя, допускается освещенность не менее 40 лк.

Удельный коэффициент силы света для знаков со световозвращающей поверхностью при угле наблюдения $\alpha = 20'$ и угле освещения $\rho = \text{минус } 5^\circ$.

ЗНАКИ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ (слайд 24). К знакам индивидуального проектирования относятся следующие знаки: 5.20.1, 5.20.2 «Предварительный указатель направлений», 5.21.1 – 5.27 (указатели направлений, начало и конец населенного пункта, наименование объекта и указатель расстояний), 5.29.1, 5.29.2 «Номер дороги» и 5.31 «Схема объезда»).

На знаках 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1, 5.21.2, 5.27, 5.29.1 и 5.29.2 для каждого из направлений должно быть указано не более трех названий населенных пунктов, других объектов или номеров маршрута. Фон знаков 5.20.1 и 5.20.2 должен быть зеленого цвета на знаках, предназначенных для установки на автомагистралях, синего цвета – на других дорогах вне населенных пунктов, белого цвета – в населенных пунктах.

На знаках с белым фоном надпись, содержащая названия других населенных пунктов или объектов, движение к которым должно осуществляться по автомагистрали или другой дороге (не автомагистрали), должна быть выполнена на вставке соответственно зеленого или синего цвета. На знаках, предназначенных для установки на автомагистралях (с зеленым фоном), надпись, содержащая названия населенных пунктов или объектов, движение к которым осуществляется по другой дороге (не автомагистрали) или находящиеся в граничащем населенном пункте, должна быть выполнена на вставке с соответственно синим или белым фоном.

На знаках, предназначенных для установки на других дорогах (с синим фоном), надпись, содержащая названия населенных пунктов или объектов, движение к которым осуществляется по автомагистрали или находящихся в граничащем населенном пункте, должна быть выполнена на вставке с соответственно зеленым или белым фоном.

Вставки должны выполняться без каймы, за исключением синих или зеленых вставок соответственно на зеленом или синем фоне. Знак, устанавливаемый в населенном пункте, на котором указаны только наименования населенных пунктов или объектов, движение к которым осуществляется по дорогам, не относящимся к автомагистралям, должен иметь синий фон.

При указании нескольких направлений они должны даваться в последовательности (сверху – вниз): прямо, налево, направо. При указании одного направления, знаки (части знаков), выполненные на фоне разного цвета, должны даваться в последовательности (сверху – вниз): зеленый, синий, белый.

Знаки 5.21.1 и части знаков 5.21.2 должны иметь зеленый фон, если

движение к указанным на них населенным пунктам или объектам осуществляется по автомагистрали, синий, если движение осуществляется по другим дорогам, и белый фон, если указанные объекты расположены в населенном пункте.

Знаки 5.24, 5.25, 5.26.1, 5.27, 5.28, предназначенные для установки на автомагистралях, должны иметь зеленый фон, а предназначенные для установки на всех остальных дорогах, включая и дороги в населенных пунктах – синий. Знак 5.26.2, предназначенный для установки в населенных пунктах для обозначения пунктов маршрута, должен иметь белый фон. Знаки 5.29.1 и 5.29.2 с буквой Е должны иметь зеленый фон, с буквами М и Р – красный, с буквой Н – белый.

Размеры дорожных знаков

Изображения дорожных знаков подразделяются на пять типоразмеров (категорий размеров): 1, 2, 3, 4 и 5.

Типоразмеры изображений знаков в зависимости от условий применения должны выбираться в соответствии с таблицей 1.

Таблица 1

Типоразмер знака	Применение знаков	
	вне населенных пунктов	в населенных пунктах
1	Дороги V категории по СНиП 2.05.02	Улицы и дороги местного значения, категорий Е, Ж, З, П по СНБ 3.03.02
2	Дороги III и IV категорий по СНиП 2.05.02	Магистральные улицы и дороги, категорий В и Г по СНБ 3.03.02
3	Дороги I Б и II категорий по СНиП 2.05.02	Магистральные улицы и дороги, категорий А, Б и Д по СНБ 3.03.02
4	Дороги I А категории по СНиП 2.05.02	Магистральные улицы и дороги, категории М по СНБ 3.03.02
5	Ремонтные работы и опасные участки на дорогах I А категории по СНиП 2.05.02 и магистральных улицах категорий М по СНБ 3.03.02	

Типоразмер изображений знаков по таблице определяется при соответствии поперечных размеров дорог и улиц их значениям по СНиП 2.05.02 и СНБ 3.03.02.

При поперечных размерах дорог и улиц, менее нормируемых допускается снижать типоразмер изображений знаков на одну ступень (за исключением 2-го типоразмера). Разрешается применение типоразмеров изображений знаков, больше указанных в таблице, независимо от значения дорог и улиц.

Если дорога одного титула на своем протяжении имеет несколько участков с разной категорией дорог, то на всем протяжении дороги применяется единый типоразмер изображений знаков, предназначенный для участка дороги высшей

категории.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы к семинарскому занятию:

1. Дорожные знаки и их классификация.
2. Область и правила применения дорожных знаков.
3. Общие технические требования, предъявляемые к дорожным знакам.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 года № 1851 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 07.05.2015 №382) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

3. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-ХІІ (ред. от 04.01.2014) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 2 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 306 с.

Дополнительная литература:

1. СТБ 1140-99. Знаки дорожные. Общие технические условия.
2. СТБ 1300-2007. Технические средства организации дорожного движения.

Правила применения.

3. Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2010. – 137 с.

4. Анализ эффективности использования дорожных знаков на автодорогах Республики Беларусь: Материалы, оборудование и ресурсосберегающие

технологии: материалы междунар. науч.-техн. конф. / М-во образования Респ. Беларусь, М-во образования и науки Рос. Федерации, Могилев. обл. исполн. ком., нац. акад. наук Респ. Беларусь, Белорус.-Рос. ун-т; редкол. : И.С. Сазонов (гл. ред.) [и др.]. – Могилев : Белорус.-Рос. ун-т, 2013. - Ч. 2. – 271 с.: ил.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема № 14 «Дорожная разметка»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС 1. ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Дорожная разметка - вид технических средств организации дорожного движения, включающий линии, стрелы, надписи и другие обозначения на проезжей части дорог с усовершенствованным покрытием, а также на элементах дорожного обустройства и инженерных сооружений, применяемый самостоятельно или в сочетании с другими техническими средствами организации дорожного движения.

КЛАССИФИКАЦИЯ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ

Согласно стандарта 1231-2012, устанавливает две группы разметки:

- горизонтальная разметка;
- вертикальная разметка.

Горизонтальная дорожная разметка - дорожная разметка, включающая продольные, поперечные линии, стрелы, надписи и т.д., расположенные в горизонтальной плоскости на элементах дорог (проезжей части, тротуарах, стояночных площадках и т.д.) с усовершенствованным покрытием.

Временная горизонтальная дорожная разметка - горизонтальная дорожная разметка, используемая в местах производства ремонтных и других работ на дороге в случаях оперативного изменения в организации дорожного движения, связанного с обеспечением его безопасности или проведением специальных мероприятий.

Вертикальная дорожная разметка - дорожная разметка, включающая чередующиеся полосы черного и белого цвета, красного и белого цвета или черного и желтого цвета, расположенные в вертикальной плоскости на элементах дорожного обустройства и инженерных сооружений.

В соответствии с СТБ 1300-2007 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения», дорожная разметка применяется на автомобильных дорогах общего пользования, автомобильных дорогах необщего пользования, улицах и проездах населенных пунктов, прилегающих территориях и предназначена для организации дорожного движения самостоятельно или в сочетании с другими техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с СТБ.

Каждому виду разметки присвоен номер, состоящий из цифр, означающих:

- первое число – номер группы, к которой принадлежит разметка (1 – горизонтальная, 2 – вертикальная);
- второе число – порядковый номер разметки в группе;
- третье число – разновидность разметки.

Горизонтальная разметка разделяется на:

- продольную разделительную разметку (1.1, 1.3, 1.5 – 1.9, 1.11);
- продольную краевую разметку (1.2, 1.4, 1.10);
- поперечную разметку (1.12 – 1.15.2, 1.25, 1.26);
- разметку в виде символов и надписей (1.18.1 – 1.24.3, 1.27 – 1.34);

– другие виды разметки (1.1.2, 1.16.1 – 1.17.2, 1.35).

Горизонтальная разметка в зависимости от структуры и уровня удельного коэффициента световозвращения при ее влажном состоянии и во время дождя разделяется на:

– уровень I (однородная горизонтальная разметка);

– уровень II (однородная горизонтальная разметка, характеризующаяся повышенным удельным коэффициентом световозвращения при ее влажном состоянии и во время дождя);

– уровень III (структурная горизонтальная разметка).

В зависимости от условий эксплуатации горизонтальная разметка разделяется на постоянную и временную. Функции временной разметки ограничиваются продолжительностью дорожных работ или событий, потребовавших ее введения.

Временная горизонтальная разметка должна быть желтого цвета и выполняться с применением материалов, обеспечивающих ее быстрое устранение. При нанесении временной горизонтальной разметки устранять постоянную горизонтальную разметку не обязательно. Временная горизонтальная разметка имеет приоритет над постоянной горизонтальной разметкой.

Назначение и правила применения разметки установлены в СТБ 1300-2007.

ВОПРОС 2. ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ И РАЗМЕРЫ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ

ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА

Горизонтальная разметка должна выполняться эмалями (красками), термопластиками и пластиками холодного нанесения согласно СТБ 1520 (далее – пластики), а также лентами и знаками согласно СТБ 2122 (далее – ленты).

Толщина горизонтальной разметки не должна превышать 6 мм.

Для горизонтальной разметки толщиной более 1 мм коэффициент сцепления колеса автомобиля с поверхностью горизонтальной разметки должен составлять не менее 75 % и не более 125 % значения коэффициента сцепления колеса автомобиля с поверхностью дорожного покрытия.

Для структурной горизонтальной разметки коэффициент сцепления колеса автомобиля с поверхностью горизонтальной разметки не нормируется.

Линейные размеры горизонтальной разметки должны соответствовать требованиям настоящего стандарта при максимальных отклонениях, не превышающих указанных в таблице 1.

Таблица 1

Линейный размер горизонтальной разметки, м	Допустимое отклонение, м
---	--------------------------

До 0,20 включ.	$\pm 0,01$
Св. 0,20 до 0,40 включ.	$\pm 0,02$
свыше 0,40	$\pm 0,05$

При восстановлении горизонтальной разметки, выполненной красками (эмалями), допускаются следы старой разметки с максимальными линейными размерами, не превышающими указанных в таблице 2.

Таблица 2

Линейный размер горизонтальной разметки, м	Максимальный линейный размер следа старой разметки, м
До 0,20 включ.	0,01
Св. 0,20 до 0,40 включ.	0,02
Св. 0,40 до 1,00 включ.	0,05
Св. 1,00	0,10

При износе горизонтальной разметки, выполненной красками (эмалями), более 75 % допускаются следы старой разметки с максимальными линейными размерами, превышающими указанные в данной таблице.

Отклонение горизонтальной разметки от проектного положения в поперечном направлении не должно превышать 0,10 м, начального и конечного положения в продольном направлении – 1,00 м., а угловых размеров горизонтальной разметки не должно превышать 2°.

Коэффициент яркости горизонтальной разметки должен соответствовать значениям, приведенным в таблице 3.

Таблица 3

Цвет горизонтальной разметки	Вид дорожного покрытия	Класс горизонтальной разметки по коэффициенту яркости	Коэффициент яркости β , не менее
Белый	Асфальтобетон	B_0	Не нормируется
		B_2	0,30
		B_3	0,40
		B_4	0,50
		B_5	0,60
	Цементобетон	B_0	Не нормируется
		B_3	0,40

		B ₄	0,50
		B ₅	0,60
Желтый	Асфальтобетон или цементобетон	B ₀	Не нормируется
		B ₁	0,20
		B ₂	0,30
		B ₃	0,40

Удельный коэффициент яркости при рассеянном освещении горизонтальной разметки должен соответствовать значениям, приведенным в таблице 4.

Таблица 4.

Цвет горизонтальной разметки	Вид дорожного покрытия	Класс горизонтальной разметки по удельному коэффициенту яркости при рассеянном освещении	Удельный коэффициент яркости при рассеянном освещении Q _d , мкд·лк ⁻¹ ·м ⁻² , не менее
Белый	Асфальтобетон	Q ₀	Не нормируется
		Q ₂	100
		Q ₃	130
		Q ₄	160
	Цементобетон	Q ₀	Не нормируется
		Q ₃	130
		Q ₄	160
		Q ₅	200
Желтый	Асфальтобетон или цементобетон	Q ₀	Не нормируется
		Q ₁	80
		Q ₂	100
		Q ₃	130

Удельный коэффициент световозвращения горизонтальной разметки в сухом состоянии должен соответствовать значениям, приведенным в таблице 5.

Таблица 5

Цвет горизонтальной разметки	Класс горизонтальной разметки в сухом состоянии по удельному коэффициенту световозвращения	Удельный коэффициент световозвращения R_L , мкд·лк ⁻¹ ·м ⁻² , не менее
Белый	R_0	Не нормируется
	R_2	100
	R_3	150
	R_4	200
	R_5	300
Желтый	R_0	Не нормируется
	R_1	80
	R_3	150
	R_4	200

Удельный коэффициент световозвращения горизонтальной разметки во влажном состоянии белого и желтого цветов должен соответствовать значениям, приведенным в таблице 6.

Таблица 6.

Класс горизонтальной разметки во влажном состоянии по удельному коэффициенту световозвращения	Удельный коэффициент световозвращения R_L , мкд·лк ⁻¹ ·м ⁻² , не менее
R_{W0}	Не нормируется
R_{W1}	25
R_{W2}	35
R_{W3}	50
R_{W4}	75

Удельный коэффициент световозвращения горизонтальной разметки белого и желтого цветов во время дождя должен соответствовать значениям, приведенным в таблице 7.

Таблица 7

Класс горизонтальной разметки по удельному коэффициенту световозвращения во время дождя	Удельный коэффициент световозвращения во время дождя R_L , мкд·лк ⁻¹ ·м ⁻² , не менее
R_{R0}	Не нормируется
R_{R1}	25
R_{R2}	35
R_{R3}	50
R_{R4}	75

В течение срока эксплуатации износ горизонтальной разметки по площади, выполненной эмалями (красками), не должен превышать 50 %, для горизонтальной разметки, выполненной пластиками и лентами, – 25 %. Указанные значения должны сохраняться для горизонтальной разметки выполненной:

- эмалями (красками) – в течение 3 мес. эксплуатации;
- пластиками и лентами – в течение 6 мес. эксплуатации.

При дальнейшей эксплуатации горизонтальной разметки допускается снижение значений не более чем на 25 %. Если состояние горизонтальной разметки не отвечает указанным требованиям, она подлежит восстановлению.

Допускается временное несоответствие горизонтальной разметки предъявляемым требованиям в зимний период либо в период, когда невозможно провести работы по восстановлению горизонтальной разметки из-за погодноклиматических условий.

ВЕРТИКАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ РАЗМЕТКА

Вертикальная разметка должна выполняться эмалями (красками) по СТБ 1520, эмалями по ГОСТ 6465, световозвращающими материалами по СТБ 1140 или другими лакокрасочными материалами по ТНПА.

Отклонение вертикальной разметки от проектного положения в поперечном направлении не должно превышать 0,10 м., а угловых размеров вертикальной разметки не должно превышать 2°. Коэффициент яркости вертикальной разметки белого цвета, выполненной лакокрасочными материалами, должен быть не менее 0,8. При несоответствии вертикальной разметки требованиям настоящего стандарта она подлежит восстановлению.

ВОПРОС 3. ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ

При проектировании строительства, реконструкции и капитального ремонта ширина полосы движения должна приниматься с учетом категорий дорог согласно требованиям ТКП 45-3.03-19, ТКП 45.3.03-227, ТКП 45-3.03-96.

На дорогах, элементы поперечного профиля которых не соответствуют требованиям норм для присвоенных им категорий, ширину размечаемой полосы движения допускается уменьшать не более чем на 0,25 м., при этом должны быть введены скоростные ограничения движения транспортных средств не менее чем на 20 км/ч. В местах производства дорожных работ допускается ширина полосы движения не менее 3,00 м, при этом должны быть введены ограничения максимальной скорости движения не более 40 км/ч.

В населенных пунктах допускается уменьшение ширины полосы, предназначенной для движения легковых автомобилей и обозначенной знаком 4.4, до 2,75 м.

Разметка может применяться как самостоятельно, так и в сочетании с дорожными знаками и светофорами.

Горизонтальная разметка

Горизонтальная разметка применяется на дорогах при интенсивности движения 1000 авт./сут и более, а также на дорогах с регулярным движением маршрутных транспортных средств. Разметка может наноситься на других улицах, дорогах и прилегающих территориях, когда это необходимо для требуемого уровня организации движения и обеспечения его безопасности.

Разметка 1.1 должна применяться в следующих случаях:

а) для разделения транспортных потоков противоположных направлений (осевая линия) на двух- или трехполосных дорогах для движения в обоих направлениях:

- перед перекрестками - не менее чем за 20 (40) м. (Здесь и далее первое число используется для разметки на дорогах с установленной скоростью движения 60 км/ч и менее, второе число (в скобках) - более 60 км/ч.) от разметки 1.12, 1.13 на второстепенной дороге или границы перекрестка на главной дороге;

- перед железнодорожными переездами на участках длиной не менее 10 м от ближнего рельса;

- в местах, где запрещен обгон всем транспортным средствам. В случаях, когда обгон запрещен на кривых в плане, а также на примыкающих к ним участках с переменным радиусом, разметка должна наноситься так, чтобы было выдержано отношение ширины внутренней полосы к внешней в соответствии с таблицей 8;

Таблица 8

Радиусы кривых в плане	Отношение ширины внутренней полосы проезжей части к ширине внешней полосы на закруглениях в плане
500	1,0
400	1,01
200	1,02
100	1,04
80	1,05
70	1,06
60	1,07
50	1,08
40	1,10
30	1,20
20	1,30
10	1,40

- за 50 м. перед обозначенными пешеходными переходами и пересекающими проезжую часть велосипедными дорожками;

- при уменьшении числа полос для движения в данном направлении с отклонением траектории движения транспортных средств от прямолинейного в соотношении 1:20 (1:50) (переходная линия). В зависимости от дорожных условий рекомендуется устраивать две переходные линии на расстоянии 20 (40) м. с устройством между ними островка безопасности;

- на участках дорог с полосой для маршрутных транспортных средств, движущихся навстречу общему потоку транспортных средств;

б) для обозначения границ попутных полос движения при их числе две или более для одного направления движения:

- перед перекрестками, пешеходными переходами и железнодорожными переездами не менее чем за 20 (40) м от разметки 1.12 или 1.13, а при ее отсутствии

- от ближайшей границы обозначенного перекрестка или пешеходного перехода;

- при необходимости выделить на проезжей части полосу для маршрутных транспортных средств.

Разметка 1.1.2 должна применяться для разделения пешеходных и велосипедных потоков на тротуарах и в других местах, а также для разделения велосипедных потоков на велодорожке с двухсторонним движением велосипедов. Допускается использование существующих тротуаров для велосипедного движения путем выделения на тротуаре пешеходной и велосипедной дорожек с использованием разметки 1.1.2. При этом должна обеспечиваться минимальная ширина полосы:

- для пешеходного движения - не менее 1,0 м;
- для велосипедного движения в одном направлении - не менее 1,75 м, в двух направлениях - не менее 2,5 м. Решение об организации совмещенного движения пешеходов и велосипедистов на тротуарах принимается владельцами автомобильных дорог и улиц.

Разметка 1.2 (краевая линия) должна применяться вне населенных пунктов для обозначения края проезжей части на всем протяжении автомобильных дорог, включенных в международную сеть, а также автомобильных дорог 1 - 3 уровней требований в соответствии с СТБ 1291.

На других автомобильных дорогах вне населенных пунктов разметка 1.2 применяется:

- на пересечениях и примыканиях дорог в одном уровне и подходах к ним на расстоянии от 100 до 150 м. от начала полосы отгона, а в случае ее отсутствия - от ближайшей границы перекрестка;

- на транспортных развязках в разных уровнях, включая переходно-скоростные полосы и подходы к ним, на расстоянии от 100 до 150 м. от начала полосы отгона, а в случае ее отсутствия - от ближайшей границы перекрестка;

- в местах установки дорожных ограждений для транспортных средств и подходов к ним на расстоянии от 100 до 150 м. от их начала;

- в местах размещения остановочных пунктов маршрутных транспортных средств, включая переходно-скоростные полосы и подходы к ним на расстоянии от 100 до 150 м. от начала полосы отгона, а в случае ее отсутствия - от ближайшей границы посадочной площадки;

- на УКДТП и подходах к ним на расстоянии от 100 до 150 м. от начала участка концентрации. В населенных пунктах разметку 1.2 применяют для обозначения края проезжей части на магистральных улицах при отсутствии на границе проезжей части бордюрного камня.

Разметка 1.2 желтого цвета может применяться для обозначения левого края проезжей части на дорогах I-а, I-б и I-в категорий по ТКП 45-3.03-19, на улицах с разделительной полосой при отсутствии на ее границе бордюрного камня, а также для обозначения границ разделительной зоны. Разметка 1.2 также применяется для обозначения границ направляющих островков и островков безопасности.

Разметка 1.3 должна применяться для разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах без разделительной полосы как конструктивного элемента при четырех и более полосах для движения в обоих направлениях. Допускается применять разметку 1.3 вместо разметки 1.1 для разделения потоков встречных направлений на дорогах с тремя полосами движения в обоих направлениях.

Разметка 1.4 должна применяться на участках проезжей части и других элементах дорог, где запрещена остановка транспортных средств и может применяться совместно со знаком 3.27 или без него. Разметку следует наносить на расстоянии не более 0,30 м от края проезжей части или по верху бордюра. Разметка прерывается в местах выезда с прилегающих территорий и на пешеходных переходах.

Разметка 1.5 должна применяться:

- для разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах, имеющих две или три полосы для движения в обоих направлениях;
- для обозначения границ полос движения при их числе две или более для одного направления движения.

Разметка 1.6 должна применяться для обозначения приближения (линия приближения) к разметке 1.1 или 1.11, разделяющей транспортные потоки противоположных или попутных направлений, и наноситься на расстоянии не менее 50 (100) м перед ними.

Разметка 1.7 должна применяться для обозначения полос движения в пределах перекрестка в случаях, когда необходимо показать границу полосы движения по траектории движения транспортных средств.

Разметка 1.8 должна применяться для обозначения границы между полосой разгона, торможения, дополнительной полосой и основной полосой проезжей части дороги (на перекрестках, пересечениях дорог в разных уровнях, в зоне остановочных пунктов маршрутных транспортных средств и на прочих объектах).

Разметка 1.9 (реверсивная линия) должна применяться для:

- обозначения границ полос на проезжей части, предназначенных для реверсивного движения, или полос движения, въезд на которые регулируется светофорами;
- разделения транспортных потоков противоположных направлений на участках дорог, где используется реверсивное регулирование (при включенных реверсивных светофорах).

Разметка 1.10 должна применяться на участках проезжей части и других элементах дорог, где запрещена стоянка транспортных средств и может применяться совместно со знаком 3.28 или без него. Разметку следует наносить на расстоянии не более 0,30 м от края проезжей части или по верху бордюра. Разметка прерывается в местах выезда с прилегающих территорий и на пешеходных переходах.

Разметка 1.11 должна применяться для разделения транспортных потоков противоположных или попутных направлений при необходимости запрещения перестроения транспортных средств из одной полосы в другую. Разметка 1.11, применяемая для разделения транспортных потоков противоположных направлений, должна наноситься на участках проезжей части дорог с ограниченной видимостью, в том числе на подъемах и спусках. Разметка 1.11 в таких местах сплошной линией должна быть обращена в сторону полосы, из которой необходимо запретить выезд на полосу встречного движения. Допускается применять разметку 1.11 для разделения транспортных потоков противоположных направлений за обозначенными пешеходными переходами, пересечениями с велосипедной дорожкой, перекрестками при интенсивности движения менее 3000 ед./сут. на расстоянии не менее 20 (40) м от них, а также за железнодорожными переездами на расстоянии 100 м от разметки 1.12, при этом разметка 1.11 сплошной линией должна быть обращена в сторону полосы, по которой движение осуществляется в сторону указанных участков дорог.

Разметка 1.11, применяемая для разделения транспортных потоков попутных направлений, должна наноситься:

- на участках подъемов, где в сторону подъема движение осуществляется по двум полосам, на расстоянии не менее 50 м от вершины подъема и 30 м за ней. В этом случае разметка 1.11 сплошной линией должна быть обращена в сторону крайней правой полосы;

- на многополосных участках дорог для запрещения перестроения в крайнюю левую полосу, по которой организовано движение транспортных средств с повышенным пределом скорости. Разметка 1.11 также наносится, когда необходимо исключить возможность перестроения на соседнюю правую или левую полосу движения, выделить участки в разметке 1.1.1, 1.2 и 1.3 для обозначения мест перестроения или разворота транспортных средств, для обозначения мест въезда на прилегающую территорию и выезда из нее. Длина штриха и промежутка между штрихами разметки 1.11 должна быть такой же, как у предшествующей ей линии приближения 1.6, а при ее отсутствии может быть уменьшена соответственно до 0,90 и 0,30 м.

Разметка 1.12 «Стоп-линия» должна применяться перед перекрестками при наличии знака 2.5 «Движение без остановки запрещено», а также в местах, где движение регулируется светофором. В местах, где движение регулируется светофором, «Стоп-линию» следует наносить с учетом обеспечения видимости сигналов светофора водителями остановившихся транспортных средств. При этом расстояние от «Стоп-линии» до транспортного светофора должно быть не менее 10 м. при расположении светофоров над проезжей частью и не менее 3 м. – при расположении светофоров сбоку от проезжей части. На железнодорожных переездах «Стоп-линию» следует наносить на расстоянии не менее 5 м от шлагбаума или светофора, а при их отсутствии - на расстоянии не менее 10 м от ближнего рельса.

Разметка 1.13 применяется совместно с разметкой 1.20 перед перекрестками для обозначения места остановки транспортных средств при наличии знака 2.4. Разметку 1.12 и 1.13 допускается наносить как сразу по всей ширине проезжей части данного направления движения, так и отдельно по каждой полосе движения. Разметку 1.12 и 1.13 следует наносить под прямым углом к оси полосы движения по возможности ближе к пересекающей проезжей части (разметку 1.12 - не менее 1 м перед ней или перед пешеходным переходом).

Разметка 1.14.1 - 1.14.3 должна применяться для обозначения зон, выделенных для пересечения проезжей части пешеходами. Ширина размечаемого пешеходного перехода устанавливается с учетом интенсивности пешеходного движения из расчета 1 м. на каждые 500 пешеходов в час, но не менее 3 м.

Разметка 1.14.1 и 1.14.2 должна применяться на пешеходных переходах, не оборудованных дорожными светофорами. Разметка 1.14.2 применяется для обозначения пешеходного перехода в местах повышенной опасности (возле дошкольных учреждений, школ и т.п.), в местах концентрации ДТП. Линии разметки 1.14.1 и 1.14.2 должны наноситься параллельно оси проезжей части.

Разметка 1.14.3 должна применяться на пешеходных переходах, оборудованных дорожными светофорами. При соответствующем обосновании допускается применение разметки 1.14.1 и 1.14.2 на оборудованных дорожными светофорами пешеходных переходах (на участках дорог с разрешенной скоростью движения транспортных средств более 60 км/час, на участках концентрации ДТП с участием пешеходов и др.)

Разметка 1.15.1 и 1.15.2 должна применяться для обозначения зон пересечения велосипедной дорожки и дорожки для всадников с проезжей частью. Расстояние между двумя рядами прямоугольников (параллелограммов), образующих разметку 1.15.1 и 1.15.2, должно быть не менее:

- ширины велосипедной дорожки или дорожки для всадников;
- 1,8 м для велосипедной дорожки или дорожки для всадников с движением в одном направлении и 3,0 м с движением в двух направлениях.

Разметка 1.16.1 - 1.16.3 применяется для обозначения направляющих островков. Разметку 1.16.1 следует применять в местах разделения транспортных потоков противоположных направлений, разметку 1.16.2 - в местах разделения транспортных потоков одного направления и разметку 1.16.3 - в местах слияния транспортных потоков. Количество линий в пределах островка не должно быть меньше трех. Внешние границы направляющих островков обозначаются разметкой 1.2.

Разметка 1.17.1 применяется в населенных пунктах для обозначения остановочных пунктов маршрутных автобусов, троллейбусов, подвижного состава, обслуживающего экспресс-маршруты. Начало разметки 1.17.1 должно совпадать с местом установки знаков 5.12.1 (первого знака 5.14.1), конец - с местом установки знаков 5.12.2 (второго знака 5.14.1).

Разметка 1.17.2 должна применяться в населенных пунктах для обозначения границ зоны остановочного пункта трамвая. Разметка наносится на все полосы проезжей части попутного с трамваем направления движения нерельсовых транспортных средств. Начало зоны остановочного пункта должно совпадать с местом установки знаков 5.13.1, конец зоны - с местом установки знаков 5.13.2.

Разметка 1.18.1 - 1.18.8 должна применяться для указания разрешенных на перекрестке (съездах транспортной развязки, кольцевых пересечениях, разветвлениях дорог и т.п.) направлений движения по полосам. При этом должно последовательно наноситься 2 (3) или более стрел с расстоянием между ними от 20 до 30 м. (таблица 9).

Таблица 9

Скорость движения, км/ч	Число стрел	Расстояние между стрелами, м
< 40	2	20
40 - 60	2 - 3	20
> 60	3 - 5	30

Примечание - Если указанное количество стрел невозможно нанести из-за малого протяжения полосы или по другим причинам, количество стрел допускается уменьшать.

Разметка с изображением тупика может наноситься перед пересечениями дорог с проезжими частями, разделенными бульваром либо широкой разделительной полосой, когда поворот на ближайшую проезжую часть запрещен.

Разметка 1.19.1 должна наноситься вне населенных пунктов перед местами, где заканчивается средняя полоса на трехполосной проезжей части или полоса разгона для потока транспорта, осуществляющего поворот направо. Рекомендуемое число стрел - 2, расстояние между стрелами от 40 до 100 м. Допускается применение разметки 1.19.1 (2 – 3 стрелы) в сочетании с разметкой 1.6 вне населенных пунктов для обозначения приближения к линиям 1.1 и 1.11.

Разметка 1.19.2 должна наноситься вне населенных пунктов перед местами, где заканчивается правая полоса проезжей части (полоса разгона для правоповоротного потока или дополнительная полоса на подъеме). Рекомендуемое число стрел - 2, расстояние между стрелами от 40 до 100 м.

В населенных пунктах допускается применять разметку 1.19.1, 1.19.2 в местах, где уменьшается число полос движения в данном направлении. Рекомендуемое число стрел - 2, расстояние между стрелами от 15 до 50 м.

Разметка 1.20 должна применяться для обозначения приближения к разметке 1.13 и наноситься на каждой полосе движения.

Расстояние между основанием треугольника разметки 1.20 и разметкой 1.13 должно приниматься в соответствии с таблицей 10.

Таблица 10

Скорость движения, км/ч	< 40	40 - 60	> 60
Расстояние, м	2 - 10	10 - 20	25

Разметка 1.21 применяется в сочетании с разметкой 1.12, если установлен знак 2.5 «Движение без остановки запрещено», и наносится на каждой полосе движения. Расстояние между разметкой 1.21 и 1.12 должно составлять от 2 до 10 м (от 10 до 25 м).

Разметка 1.22.1 - 1.22.3 применяется в сочетании с разметкой 1.18.1 - 1.18.8 для обозначения номера международной и (или) республиканской дороги перед перекрестками (съездами транспортных развязок, кольцевыми пересечениями и разветвлениями дорог и т.п.). Разметка 1.22.1 - 1.22.3 должна наноситься посередине полосы движения на расстоянии 1-5 м от разметки 1.18.1 - 1.18.8. Разметка 1.22.1 - 1.22.3 может применяться самостоятельно (без разметки 1.18.1) на перегонах дорог в створах установки знаков 5.29.1.

Разметка 1.23 должна наноситься на полосы, обозначенные знаком 5.9.1 и предназначенные для движения только маршрутных транспортных средств. Разметку 1.23 допускается наносить на полосы торможения на остановочных пунктах маршрутных транспортных средств. Разметка 1.23 должна наноситься по оси полосы движения основанием в сторону движущихся по ней транспортных средств. В начале полосы на расстоянии 10 м. от границы пересечения проезжих частей наносится первая разметка, а через 20 м. - вторая.

Данную разметку следует повторять после остановочного пункта маршрутных транспортных средств, расположенного далее 50 м от перекрестка.

На перегоне длиной более 200 м разметку 1.23 следует повторять через 200 м. В зависимости от конкретных условий данное расстояние может быть изменено. В населенных пунктах разметку 1.23 допускается наносить в заездных карманах остановочных пунктов маршрутных транспортных средств, при этом основание разметки должно располагаться у начала площадки для посадки пассажиров.

В населенных пунктах разметка 1.24.1, 1.24.2 и 1.24.3 должна дублировать соответствующие предупреждающие знаки, а также может наноситься перед участками концентрации ДТП и в других случаях при соответствующем обосновании. На дорогах с двумя полосами движения в обоих направлениях разметка 1.24.1, 1.24.2 и 1.24.3 наносится на полосах движения соответствующего направления в створах установки знаков 1,20, 1.21 и 1.29.

На дорогах, имеющих две и более полос для движения в обоих направлениях, разметка 1.24.1, 1.24.2 и 1.24.3 наносится на каждой полосе. При этом ось изображения знака должна совпадать с осью полосы движения.

Разметку 1.25 применяют для обозначения приближения к искусственной неровности и наносят с двух сторон по всей ширине проезжей части на расстоянии от 1 до 5 м перед подъездом к ним.

Разметку 1.26 применяют для обозначения непосредственно самой неровности. Допускается сплошное нанесение разметки на половине неровности, обращенной навстречу движения транспортных средств.

В населенных пунктах разметка 1.27 должна дублировать соответствующие знаки 3.24.1 на улицах и автомобильных дорогах перед УДТП и в других случаях при соответствующем обосновании. На дорогах с двумя полосами движения в обоих направлениях разметка 1.27 наносится на полосах движения соответствующего направления в створах установки знаков 3.24.1. На дорогах, имеющих две и более полос для движения в обоих направлениях, разметка 1.27 наносится на каждой полосе.

Разметка 1.28 применяется на размечаемых разметкой 1.35 местах для стоянки транспортных средств. Изображение располагается в центре стояночного места по его оси.

Разметка 1.29 применяется для обозначения велосипедных дорожек и устраивается в створе знака 4.5.1 по оси полос движения велосипедистов.

Разметка 1.30 применяется для обозначения пешеходных дорожек и устраивается в створе знака 4.5.1 по оси полосы движения пешеходов.

Разметка 1.31 применяется для обозначения дорожек, предназначенных для совместного движения пешеходов и велосипедистов, если их движение не разделяется разметкой 1.1.2.

Разметка 1.32 применяется на велосипедных дорожках перед пересечением их с пешеходными дорожками или тротуарами.

Разметка 1.33 применяется для обозначения направления движения велосипедистов по полосам движения, выделенным разметкой или различным цветом покрытия.

Разметка 1.34 применяется для обозначения приближения к школе. На дорогах с двумя полосами движения в обоих направлениях разметка 1.34 наносится на полосах движения соответствующего направления в створах установки знаков 1.21. На дорогах, имеющих две и более полос для движения в обоих направлениях, разметка 1.34 наносится на каждой полосе.

Разметка 1.35 применяется для обозначения границ стояночных мест для транспортных средств. Минимальные размеры одного машино-места при параллельном размещении транспортных средств по отношению друг к другу следует принимать в соответствии с ТКП 45-3.01-116. При размещении автомобилей вдоль края проезжей части длина стояночного места должна быть увеличена на 2 м.

При организации стоянок транспортных средств под углом к проезжей части границы стояночных мест рассчитываются в зависимости от размеров машино-мест и углов парковки.

Применение разметки 1.24.1 - 1.24.3, 1.27 - 1.35 не является обязательным, решение об их нанесении принимается владельцами автомобильных дорог (тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, автостоянок) по согласованию с территориальными подразделениями ГАИ.

ВЕРТИКАЛЬНАЯ РАЗМЕТКА

Разметка 2.1.1 - 2.1.9 должна применяться для обозначения вертикальных элементов дорожных сооружений или иных массивных препятствий, расположенных в пределах обочины или разделительной полосы либо находящихся на расстоянии менее 1,00 м от края проезжей части, а также в других случаях, когда эти элементы представляют опасность для движущихся транспортных средств.

Основными являются разновидности разметки 2.1.1 - 2.1.3. Разметка 2.1.4 - 2.1.6 применяется на УКДТП, а также в иных случаях при соответствующем обосновании. Разметка 2.1.7 - 2.1.9 применяется в местах обустройства дорожно-строительных и ремонтных работ в соответствии с ТКП 172.

При большой ширине вертикальной поверхности допускается размечать только ближайший к проезжей части ее край на ширину 0,50 м, а при большой высоте - на высоту 2,00 м.

Разметка 2.2.1 должна применяться для обозначения нижнего края мостов и путепроводов при расстоянии от него до покрытия дороги от 3,80 м до 5,00 м. Разметка 2.2.2 должна применяться для обозначения нижнего края мостов и путепроводов при расстоянии от него до покрытия дороги менее 3,80 м.

Разметку наносят над серединой каждой полосы, по которой осуществляется движение в сторону дорожного сооружения.

Если разметку 2.1.1 - 2.2.2 невозможно нанести непосредственно на поверхность дорожных сооружений, она должна выполняться на сигнальных щитках, прикрепляемых к этим сооружениям или устанавливаемых непосредственно перед ними.

Разметка 2.3 должна применяться для обозначения круглых тумб в случаях, когда они располагаются на направляющих или островках безопасности.

Разметка 2.4.1 - 2.4.4 должна применяться для обозначения расположенных в пределах дорожного полотна сигнальных столбиков. Разметка 2.4.1 применяется при установке сигнальных столбиков на правой обочине. Разметка 2.4.2 или 2.4.3 применяется при установке сигнальных столбиков на левой обочине двух или трехполосной дороги с двусторонним движением. Разметка 2.4.4 применяется при установке сигнальных столбиков на разделительной полосе.

Разметка 2.5 должна применяться для обозначения боковых поверхностей начальных и конечных участков неоцинкованных металлических дорожных удерживающих ограждений для транспортных средств.

Разметка 2.6 должна применяться для обозначения бордюра на опасных участках (остановочные пункты маршрутных транспортных средств, участки концентрации ДТП и т.п.), парапетных дорожных удерживающих ограждений, защитных элементов островков безопасности, направляющих островков и начальных участков разделительных полос.

Размеры элементов разметки 2.6 черного и белого цветов соответственно следует принимать для:

- бордюров в населенных пунктах - 0,50 и 1,00 м;
- бордюров вне населенных пунктов и парапетных дорожных удерживающих ограждений - 1,00 и 2,00 м;
- защитных элементов островков безопасности, направляющих островков и начальных участков разделительных полос – не менее - 0,20 и 0,40 м соответственно.

Для разметки 2.6, наносимой на прилегающих территориях (автозаправочные станции, стояночные площадки и т.п.), допускается замена элементов черного цвета элементами красного цвета.

Разметка 2.7.1 и 2.7.2 наносится на щитки сигнальные, при этом разметка 2.7.1 при расположении щитка на правой обочине, 2.7.2 - на разделительной полосе или левой обочине.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Дорожная разметка. Область применения.
2. Основные параметры и размеры дорожной разметки.
3. Правила применения дорожной разметки.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 года № 1851 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 07.05.2015 №382) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

3. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-ХІІ (ред. от 04.01.2014) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 2 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 306 с.

Дополнительная литература:

1. СТБ 1231-2012. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Общие технические условия.

2. СТБ 1300-2007. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения.

Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема №15 «Дорожные ограждения,
направляющие и защитные устройства»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Полноценное решение проблемы увеличения пропускной способности улично-дорожной сети и снижения численности дорожно-транспортных происшествий, возможно лишь при развитии и модернизации самой сети и в первую очередь правильным и эффективным использованием технических средств организации дорожного движения.

ВОПРОС 1. ДОРОЖНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ, НАПРАВЛЯЮЩИЕ И ЗАЩИТНЫЕ УСТРОЙСТВА. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Дорожное ограждение – элемент системы технических средств организации дорожного движения, представляющий собой конструкции и устройства, предназначенные для предотвращения съездов транспортных средств за пределы дороги, с мостов, путепроводов и эстакад, наездов на опасные препятствия и столкновений со встречными транспортными средствами, организации движения транспортных и пешеходных потоков, а также предотвращения выхода животных на проезжую часть.

Направляющее устройство – элемент системы технических средств организации дорожного движения, предназначенный для зрительной ориентации участников дорожного движения. К направляющим устройствам относятся: сигнальные столбики, тумбы, в том числе с внутренним освещением, конусы, вежи и т. п.

Дорожные ограждения (ограждения) подразделяют на две группы:

– первая группа – металлические дорожные, железобетонные и тросовые барьерного типа ограждения, предназначенные для предотвращения вынужденных съездов транспортных средств с земляного полотна дороги, проезжей части мостов, путепроводов, эстакад, столкновений со встречными транспортными средствами, наездов на массивные предметы и сооружения, расположенные в полосе отвода дороги. Высота ограждений должна быть:

– от 0,75 до 0,80 м барьерных металлических ограждений;

– от 0,60 до 0,80 м железобетонных;

– 0,75 м тросовых, и определяется от поверхности покрытия проезжей части или обочины до верха барьерного ограждения.

– вторая группа – сетки, конструкции перильного типа и т. п., предназначенные для упорядочения движения пешеходов и предотвращения выхода на проезжую часть животных (скота, оленей, лосей и т. п.). Высота ограждений второй группы должна быть от 0,80 до 1,50 м.

Направляющие устройства подразделяют на: сигнальные столбики, указательные вежи, тумбы, в том числе с искусственным освещением, направляющие островки и островки безопасности.

Сигнальные столбики и тумбы предназначены для обеспечения видимости внешнего края обочин и опасных препятствий в темное время суток и при неблагоприятных метеорологических условиях. Высота сигнальных столбиков и сигнальных тумб должна быть от 0,75 до 0,80 м. Допускается увеличивать высоту сигнальных столбиков до 1,10 м.

Направляющие островки предназначены для разделения движения транспортных потоков по направлениям.

Островки безопасности предназначены для выделения на проезжей части зон для остановки пешеходов. Направляющие островки и островки безопасности

устраивают в одном уровне с проезжей частью или приподнятыми над проезжей частью. При устройстве направляющих островков и островков безопасности в одном уровне с проезжей частью их месторасположение обозначается горизонтальной разметкой. Ширина выделенного разметкой островка безопасности должна быть не менее 1,5 м, а длина – не менее ширины пешеходного перехода. Приподнятые над проезжей частью направляющие островки и островки безопасности должны иметь высоту от 0,05 до 0,20 м. Вне населенных пунктов приподнятые над проезжей частью направляющие островки и островки безопасности, как защитные элементы, устраивают высотой от 0,05 до 0,15 м, в населенных пунктах – от 0,15 до 0,20 м.

Ширина приподнятого над проезжей частью островка безопасности должна быть не менее 2,00 м. Длина пешеходной части островка безопасности, на которой не должны располагаться опоры дорожных знаков и светофоров, а также других устройств, должна быть не менее ширины пешеходного перехода.

К защитным устройствам относят противоослепляющие экраны, которые предназначены для защиты водителей транспортных средств от ослепления при встречном движении в темное время суток на участках дорог без стационарного освещения.

Нижняя граница противоослепляющих экранов должна располагаться не более чем на 0,50 м, а верхняя – не менее чем на 1,80 м над проезжей частью.

ВОПРОС 2. ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ОГРАЖДЕНИЙ

Дорожное ограждение - вид технических средств организации дорожного движения, представляющий собой конструкции и устройства, предназначенные для предотвращения съездов транспортных средств за пределы дороги, с мостов, путепроводов и эстакад, наездов на массивные препятствия и столкновений со встречными транспортными средствами, предотвращения наездов на людей, а также для удержания, гашения энергии движения автомобиля при ударе как сбоку, так и в торец ограждения под углом, близким к 90°, а также перенаправления его движения.

Дорожные ограждения классифицируют по деформационной характеристике и материалу изготовления:

- деформируемые (металлические, канатные, парпетные (железобетонные));
- не деформируемые парпетные (железобетонные);
- деревянные.

На автомобильных дорогах общего пользования и улицах населенных пунктов применяются дорожные ограждения, которые классифицируются по уровням удерживающей способности и определяются в соответствии с требованиями СТБ EN 1317-2 (таблица 1).

Таблица 1. Уровни удерживающей способности дорожных ограждений

Уровень	У1	У2	У3	У4	У5	У6	У7	У8	У9	У10
Удерживающая способность не менее, кДж.	126,6	190	250	287,5	350	400	462,1	500	572,0	600

Конструкция узла анкеровки, для крепления стоек металлического дорожного ограждения должна обеспечивать устойчивость к нормативному усилию вырывания узла из бетона пролетного строения искусственного сооружения. Нормативное усилие определяется по максимально допустимому напряжению разрыва одного ряда болтов крепления фланца к анкерной пластине, рассчитанного по нормируемому показателю временного сопротивления разрыву материала болтов.

ВЫБОР МЕСТ УСТАНОВКИ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТЕПЕНИ УДЕРЖАНИЯ ДОРОЖНОГО ОГРАЖДЕНИЯ.

На мостовых сооружениях, на автомобильных дорогах вне населенных пунктов определение сложности дорожных условий и требуемого уровня удерживающей способности выполняется согласно приведенных таблиц 2 и 3.

Таблица 2 - Определение сложности дорожных условий на мостовых сооружениях автомобильных дорог вне населенных пунктов

Категория дороги ТКП 45-3.03-19	Сложность дорожных условий					
	1-я		2-я		3-я	
	R, м, более	i, ‰, менее	R, м	i, ‰	R, м, менее	i, ‰, более
I-a	3000	20	2000 - 3000	20-30	2000	30
I-б - I-в	2000		1200 - 2000		1200	
II	2000	40	1200 - 2000	30-40	1200	40
III	2000	30	800 - 2000	30-40	800	40
IV	2000	30	800 - 2000	30-40	800	40
V - VI-a (VI-б)	500	40	100 - 500	40-50	600	50

На мостовом сооружении и примыкающих к нему участках подходов протяженностью по 100 м выбирают наименьшее значение радиуса кривой в плане R и наибольшее значение продольного уклона i. Если значения радиуса и уклона окажутся в разных группах, принимают группу с более сложными условиями движения.

Таблица 3 - Степень удержания дорожного ограждения на мостовых сооружениях автомобильных дорог вне населенных пунктов

Категория дороги по ТКП 45-3.03-19	Мостовое сооружение автомобильной дороги	
	с тротуарами или служебными проходами	без тротуаров или служебных проходов

	Сложность дорожных условий					
	1-я	2-я	3-я	1-я	2-я	3-я
	Уровень удерживающей способности					
I-a	У5	У6	У8	У6	У7	У9
I-б - I-в	У4	У5	У7	У5	У6	У8
II	У3	У4	У5	У4	У5	У6
III - IV	У2	У3	У4	У3	У4	У5
V - VI-a (VI-б)	У1	У2	У3	У2	У3	У4

Если интенсивность движения автомобилей, имеющих разрешенную максимальную массу 30 т и более, составляет не менее 1000 авт./сут, уровни удерживающей способности принимаются на одну ступень выше.

На автомобильных дорогах вне населенных пунктов (кроме участков, проходящих по мостовым сооружениям и соединительным ответвлениям) выбор мест установки ДО определяется в зависимости от требуемого уровня удерживающей способности, по уровням сложности дорожных условий:

- На разделительной полосе шириной менее 5,0 м, расположенной в одном уровне с проезжей частью, на которой отсутствуют массивные препятствия.

- На обочинах автомобильных дорог, проходящих вдоль болот, водных потоков или водоемов глубиной более 2,0 м и оврагов, находящихся на расстоянии от 15,0 до 25 м от края проезжей части.

- На обочинах автомобильных дорог, проложенных вдоль железнодорожных путей на расстоянии от 15,0 до 25 м от края проезжей части автомобильных дорог, кроме участков, расположенных выше уровня проезжей части дорог более 0,5 м.

- На обочинах дорог, проходящих на насыпи с откосами круче 1:3.

- На проезжей части дорог для разделения транспортных потоков встречных направлений на УКДТП.

- На разделительной полосе шириной менее 5,0 м, на которой отсутствуют массивные препятствия, если интенсивность движения автомобилей, имеющих разрешенную максимальную массу не менее 30,0 т, составляет не менее 1000 авт./сут.

ПРАВИЛА УСТАНОВКИ ДЕФОРМИРУЕМЫХ ДО

Рабочая ширина дорожного ограждения, устанавливаемого на разделительной полосе автомобильных дорог, городских дорог и улиц, не должен превышать расстояние до кромки проезжей части встречной полосы движения.

На разделительной полосе автомобильных дорог, городских дорог и улиц, шириной не менее 2,0 м, допускается установка канатного дорожного ограждения при интенсивности движения не свыше 4000 авт./ч.

Для разделения транспортных потоков встречных направлений на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий допускается установка на проезжей части канатных ДО. При этом должна быть ограничена скорость движения транспортных средств до 80 км/ч, если ширина примыкающей к ограждению полосы

движения более или равна 3,0 м. При ширине полосы движения менее 3,0 м скорость должна быть ограничена до 60 км/ч.

Для снижения тяжести последствий от непреднамеренных наездов транспортных средств торцевая поверхность начального участка металлического и парапетного ДО должна оканчиваться элементом концевым закругленной формы или конструкцией фронтального ограждения.

Торцевые поверхности начального (конечного) участка двухстороннего металлического и парапетного ДО, установленного на разделительной полосе или на проезжей части для разделения транспортных потоков встречных направлений, должны оканчиваться элементами концевыми закругленной формы или другой конструкцией ФО. Устанавливаемые на разделительной полосе односторонние металлические и парапетные ДО перед приближением к местам технологических разрывов разделительной полосы, разворотов, пересечений и примыканий в одном уровне сближают к оси разделительной полосы с отгоном 1:20.

Лицевая поверхность металлических и парапетных ДО устанавливается на внешних границах полос безопасности проезжей части мостовых сооружений.

ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ ПЕШЕХОДНЫХ ОГРАЖДЕНИЙ И СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ЖИВОТНЫХ

Удерживающие пешеходные ограждения (далее - УПО) - конструкции, предназначены для удержания пешеходов от падения при их движении по тротуарам, расположенных на мостах, путепроводах, эстакадах или высоких насыпях.

Удерживающие пешеходные ограждения классифицируют на следующие типы:

- парапетные перила (недеформируемые конструкции);
- барьерные перила (внешнее расчетное воздействие вызывает упругие деформации элементов конструкции - стоек, поручня, заполнения и др.);
- стоечные перила (внешнее расчетное воздействие вызывает, в основном, упругие деформации стоек);
- комбинированные конструкции.

Удерживающая способность удерживающего пешеходного ограждения должна быть не менее 1,27 кН, а высота должна быть не менее 1,1 м.

Удерживающие пешеходные ограждения устанавливают:

- у внешнего края тротуара на мостовом сооружении (мосту, путепроводе, эстакаде);
- на насыпи высотой более 2,0 м при расположении внешнего края тротуара от бровки земляного полотна на расстоянии менее 1,50 м.

ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ПЕШЕХОДНЫХ ОГРАЖДЕНИЙ. Ограничивающие пешеходные ограждения (турникеты) применяют:

- на центральной разделительной полосе или с противоположной стороны проезжей части напротив остановочных пунктов маршрутных транспортных средств в пределах остановочной площадки и на протяжении не менее 20 м от ее границ;

- вдоль тротуара под путепроводами при интенсивности движения пешеходов более 100 чел./ч на одну полосу движения пешеходов (ширина полосы принимается 1 м при однополосном движении пешеходов и 0,75 м при многополосном движении пешеходов);

- перед пешеходными переходами и перед зонами остановочных пунктов трамваев на магистральных улицах по ходу движения транспорта на протяжении не менее 50 и 30 м;

- при непосредственном расположении тротуара у края проезжей части магистральных улиц с запрещенной стоянкой и остановкой транспортных средств и ширине тротуара менее 1,25 м;

- на участках магистральных улиц с непрерывным движением в границах жилой застройки;

- напротив выходов из школ, детских культурных и спортивных сооружений, крупных пунктов массового тяготения (универмаги, стадионы, станции метро, рынки, и т. д.) на протяжении не менее 50 м;

- у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием с двух сторон дороги на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от пешеходного перехода.

Высота ограничивающих пешеходных ограждений должна быть 1,1 м. На центральной и боковых разделительных полосах вместо ограничивающих ограждений допускается установка сеток высотой не менее 1,2 м.

ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ЖИВОТНЫХ. Защитные ограждения из сеток или решеток могут устанавливаться для предотвращения выхода диких животных (млекопитающих) на проезжую часть автомобильных дорог. Конструкции и местоположение ограждений определяется научно обоснованными предложениям охотоведческих хозяйств. Защитные ограждения могут соединяться со специально обустроенными конструкциями для обеспечения беспрепятственного пересечения дорог дикими животными (млекопитающими). При установке защитных ограждений необходимо обеспечивать беспрепятственный пропуск пешеходов при наличии существующих и перспективных пешеходных потоков.

Установка защитных ограждений в пределах контролируемой зоны автомобильных дорог для предотвращения выхода сельскохозяйственных и животных на проезжую часть осуществляется владельцами этих животных. Места размещения ограждений согласовываются с владельцами автомобильных дорог. Установка ограждений может организовываться местными исполнительными и распорядительными органами.

Защитные конструкции (сооружения) для земноводных, состоящие из направляющих бордюров вдоль автомобильной дороги и труб под ней, устанавливаются на участках, характеризующихся высоким уровнем смертности земноводных в период миграции и (или) расселения при наличии научного обоснования, подготовленного компетентными специалистами Национальной Академии наук Республики Беларусь.

ВОПРОС 3. ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ НАПРАВЛЯЮЩИХ ОСТРОВКОВ И УСТРОЙСТВ, ТОЧЕЧНЫХ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИХ ЭЛЕМЕНТОВ

Направляющие устройства предназначены для обеспечения видимости в темное время суток и при неблагоприятных метеорологических условиях внешнего края обочин, ДО и опасных препятствий, а также для создания благоприятных условий разделения и слияния транспортных потоков разных направлений.

К постоянным направляющим устройствам относятся:

- элементы точечные световозвращающие (далее - ТСЭ);
- столбики сигнальные (далее - столбики);
- щитки сигнальные (далее - щитки);
- постоянные направляющие островки;
- тумбы с искусственным освещением.

К сезонным направляющим устройствам относятся вехи указательные (далее - вехи).

К временные направляющим устройствам относятся:

- блоки разделительные дорожные (далее - блоки БРД);
- сепараторы дорожные (далее - сепараторы);
- сигнальные щитки с разметкой 2.1.7 – 2.1.9 (установленные самостоятельно или совместно с дорожными знаками 4.2.1-4.2.3);
- конусы сигнальные (далее - конусы);
- флажки сигнальные (далее - флажки);
- ленты (шнуры) сигнальные (далее - ленты);
- панно световые сигнальные (далее - панно);
- сигнальные фонари;
- временные направляющие островки;
- дорожные буферы.

ЭЛЕМЕНТЫ ТОЧЕЧНЫЕ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ. ТСЭ применяются при соответствующем технико-экономическом обосновании на автомобильных дорогах общего пользования, улицах населенных пунктов. При установке ТСЭ должна быть обеспечена направленность световозвращающей поверхности только тем участникам движения, для которых она предназначена.

Для обозначения правого и левого краев проезжей части на автомобильных дорогах, а также в населенных пунктах на улицах без разделительной полосы применяют элементы красного и желтого цветов, устанавливаемые на расстоянии 0,1 м от линии разметки 1.2 с внешней ее стороны. Для обозначения правого края проезжей части применяются модули элементов красного цвета, левого края проезжей части – модули элементов желтого цвета. При наличии бордюра рекомендуется устанавливать сверху в бордюрный камень.

Для разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах без разделительной полосы, имеющих четыре и более полос движения, применяют элементы желтого цвета, устанавливаемые между линиями разметки 1.3. Для разделения транспортных потоков противоположных направлений на дорогах, имеющих две или три полосы движения, применяют элементы желтого цвета, устанавливаемые на линиях разметки 1.1.1, 1.5, 1.6, 1.11.

Для обозначения границ переходно-скоростных и дополнительных полос применяют элементы зеленого цвета, устанавливаемые на линиях разметки 1.8.

Вне населенных пунктов элементы могут устанавливаться:

- на УКДТП и подходах к ним на протяжении 300 м с каждой стороны (таблица 4);

Таблица 4 - Шаг установки элементов и расстояния от (до) УКДТП

Расстояние до начала УКДТП (после его окончания), м	Расстояние между ТСЭ, м
От 300 до 200	30
От 200 до 100	15
От 100 до 40	8
От 40 до начала УКДТП	4
На УКДТП	2

- на прямолинейных участках дорог при интенсивности движения не менее 2000 ед./сут - через 30-50 м.

Световозвращающие элементы могут устанавливаться перед нерегулируемыми пешеходными переходами, пересечениями с велосипедными дорожками при интенсивности автомобильного движения более 1000 ед./сут.

Перед пешеходными переходами элементы следует размещать:

- в поперечном сечении проезжей части – на расстоянии за 0,1 м до и после пешеходного перехода или велосипедной дорожки по одному элементу на оси каждого штриха разметки 1.14.1 (белого штриха разметки 1.14.2), при её отсутствии - с шагом 0,5-1,0 м;

- в продольном направлении – по оси и краям проезжей части за 200 м до пешеходного перехода или велосипедной дорожки.

На защитных элементах конструктивно выделенных (приподнятых над проезжей частью) островков безопасности или направляющих островков элементы могут устанавливаться в верхней части бордюра (на разметке 1.2) с шагом 0,1-0,3 м.

Выбор конструкции, условий эксплуатации, материала изготовления корпуса, способа крепления и материала изготовления световозвращателя осуществляется на основании договора между владельцем автомобильных дорог (улиц) и производителем продукции.

СИГНАЛЬНЫЕ СТОЛБИКИ. Сигнальные столбики устанавливают вне населенных пунктов на автомобильных дорогах без искусственного освещения при условиях, когда не требуется установка ДО:

- на опасных поворотах и на подходах к ним (по три столбика на подходе с каждой стороны дороги) при высоте насыпи 2 м и более, интенсивности движения не менее 2000 ед./сут.;

- на прямолинейных участках дорог при высоте насыпи не менее 2 м и интенсивности движения не менее 2000 ед./сут - через 100 м;

- на дорогах, расположенных на расстоянии до 15 м от болот и водотоков глубиной более 1 м при паводке, действующем на протяжении 15 суток и более с 10 %-ной вероятностью превышения – через 20 м;

- на кривых сопряжений обозначенных перекрестков (пересечений и примыканий) автомобильных дорог в одном уровне – по 3 столбика: в начале, конце и в середине сопряжения (при этом, если один из второстепенных подходов к обозначенному перекрестку является сезонным, на кривых сопряжениях со стороны этого подхода столбики допускается не устанавливать);

- на железнодорожных переездах – с обеих сторон переезда на участке от 2,5 до 16,0 м от крайних рельсов через каждые 1,5 м;

- у водопропускных труб - по одному столбику с каждой стороны по оси трубы;

- в створе установленных искусственных неровностей.

Сигнальные столбики устанавливают на обочине на расстоянии 0,35 м от бровки земляного полотна до внешней грани столбика, при этом расстояние от края проезжей части до внутренней грани столбика должно составлять не менее 0,75 м.

В зонах безопасности, расположенных между краем проезжей части и велосипедной (пешеходной) дорожкой, размещенной на укрепленной обочине, допускается применять сигнальные столбики с установкой их по середине зоны безопасности на всем ее протяжении через 10,0 м.

Выбор конструкции, материала изготовления корпуса, типа и класса световозвращателя, вида световозвращающего материала осуществляется на основании договора между владельцем автомобильных дорог (улиц) и производителем продукции.

ПОСТОЯННЫЕ НАПРАВЛЯЮЩИЕ ОСТРОВКИ. Устройство постоянных направляющих островков осуществляется в соответствии с ТКП 45-3.03-19 и ТКП 45.3.03-227 при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте дорог.

По результатам проводимых осмотров улично-дорожной сети может быть принято решение об устройстве направляющих островков:

- на пересечениях, имеющих сложную или нестандартную планировку;
- на пересечениях, имеющих свободные от движения зоны значительной площади;
- перед выездами на кольцевые пересечения;
- перед островками безопасности;
- перед соединительными ответвлениями транспортных развязок в разных уровнях;
- перед начальными (конечными) участками разделительных полос.

Проектирование направляющих островков производится по отдельному проекту или в составе общего проекта ОДД. Класс направляющих островков принимается в зависимости от сложности дорожных условий и необходимости установки на них дорожных знаков, светофоров, ограждений и т.п.

На пересечениях (примыканиях), имеющих сложную или нестандартную планировку либо свободные от движения зоны, перед выездами на кольцевые пересечения направляющий островок, площадь которого более 10 м², должен быть конструктивно выделенный направляющий островок.

Вне населенных пунктов расстояние от края выделенных конструктивно элементов направляющего островка до границы ближайшей полосы движения должно составлять не менее 0,5 м.

В населенных пунктах расстояние от края выделенных конструктивно элементов направляющих островков до границы ближайшей полосы движения должно составлять от 0,5 м до 2,0 м. Отклонение транспортных средств в поперечном направлении в зоне направляющих островков и на других аналогичных участках должно выполняться по плавной траектории.

Соотношение величины отклонения в поперечном направлении (Н) к длине участка, на котором выполняется отклонение (L), должно быть не более значений, указанных в таблице 5, в зависимости от установленной скорости движения.

Таблица 5

Установленная скорость движения на участке, км/ч	Н:L
До 40 включ.	1:10
Св. 40 до 60 включ.	1:20
Св. 60	1:50

ТУМБЫ С ИСКУССТВЕННЫМ ОСВЕЩЕНИЕМ. Тумбы с искусственным освещением применяются в населенных пунктах для обозначения начала разделительной полосы, а также конструктивно выделенных (приподнятых) направляющих островков и защитных элементов островков безопасности. Тумбы не устанавливаются при наличии на указанных элементах освещаемых дорожных знаков, буферных устройств или светофоров.

УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ВЕХИ. В зимний период на автомобильных дорогах вне населенных пунктов для ориентирования водителей применяются указательные веши.

Указательные веши устанавливаются:

- в других местах на прямых участках дорог - в шахматном порядке через 200 м на каждой стороне земляного полотна;
- на кривых в плане малого радиуса - в шахматном порядке через 50 м на каждой стороне земляного полотна.

Указательные веши размещают на расстоянии 0,3 м во внешнюю сторону дороги от бровки земляного полотна.

Для обеспечения технологического процесса содержания дорог в зимний период допускается применение указательных вех в других местах.

ВРЕМЕННЫЕ НАПРАВЛЯЮЩИЕ УСТРОЙСТВА. Временные направляющие устройства применяются для обозначения траекторий движения транспортных и пешеходных потоков в местах производства работ на проезжей части автомобильных дорог и улиц.

В условиях слепящего действия фар встречных транспортных средств в темное время суток и недостаточной видимости дороги направляющие устройства при кратковременных и долговременных работах применяются совместно со светосигнальными устройствами. В зоне проведения дорожных работ направляющие устройства применяются совместно со знаками 4.2.1 и 4.2.2 для обозначения линии отклонения траектории движения транспортных средств от препятствия. Направляющие устройства, также используют для разделения встречных потоков транспортных средств в зоне дорожных работ, обозначения рядности и обеспечения безопасной траектории движения транспортных средств.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Дорожные ограждения, направляющие и защитные устройства. Область применения.
2. Правила применения дорожных ограждений.
3. Правила применения направляющих островков и устройств, точечных световозвращающих элементов.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-XII (ред. от 04.01.2014) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 2 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 306 с.

Дополнительная литература:

4. СТБ 1739-2007. Элементы металлические дорожных ограждений барьерного типа. Технические условия.

5. СТБ 1839-2009. Технические средства организации дорожного движения. Экраны противослепляющие. Общие технические условия.

6. СТБ 2261-2012. Ограждения дорожные канатные. Общие технические условия.

7. СТБ 2303-2013. Технические средства организации дорожного движения. Устройства направляющие. Общие технические условия.

8. СТБ 1300-2007. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема № 16

«Транспортный поток и его характеристика»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Дорожный транспорт представляет собой огромную и сложную социально-производственную систему. В нее на правах подсистем входят несколько относительно самостоятельных и тоже очень сложных систем - таких как дороги, транспортные средства и управление движением. Также на правах подсистем или звеньев входят отдельные подсистемы или звенья других обширных систем, например, специализированная медицинская помощь, придорожный сервис, автомобильные перевозки, градостроительство, подготовка кадров, коммунальное хозяйство, энергетика и связь, культура и туризм и т.д.

ВОПРОС 1. ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК И ЕГО ХАРАКТЕРИСТИКИ

Основу дорожного движения составляют транспортные и пешеходные потоки. Транспортные средства могут двигаться как в единственном числе, так и в составе транспортного потока. В первом случае водитель в основном зависит только от дорожных условий и своих личных навыков безопасного управления. При движении в транспортном потоке все водители взаимозависимы, при этом, чем плотнее поток, тем жестче зависимость. По некоторым оценкам, взаимосвязанное движение начинается тогда, когда интервал между автомобилями становится равным или меньшим 6 – 10 с, в зависимости от скорости.

Необходимо отметить, что транспортные потоки имеют много общего с физическими потоками, например: жидкости, песка, газа. Они характеризуются теми же параметрами: масса, плотность, скорость и т.д., и подчиняются одинаковым физическим закономерностям. Вместе с тем имеют и принципиальное отличие. Дело в том, что в физических потоках элементарные частицы подчиняются только физическим законам, а в нашем случае элементарная частица потока – автомобиль управляется человеком, который имеет свой разум, чувства и т.д. Поэтому управление транспортными потоками, гораздо сложнее и должно учитывать законы физики, психологию человека и его социальную сущность. Поэтому в реальном управлении дорожным движением, это положение не всегда учитывается, что приводит к огромным потерям и человеческим жертвам.

Пропускная способность - это характеристика участка улично-дорожной сети, выраженная в наибольшей допустимой интенсивности движения, при которой этот участок в средних условиях будет функционировать оптимально, т.е. безопасно и с достаточной скоростью. Пропускная способность - очень важная характеристика - если транспортная нагрузка достигает или превышает ее, то ситуация часто выходит из под контроля и парализуется работа целых городских районов, что вызывает огромные потери и требует срочного и дорогостоящего вмешательства. Однако необходимо отметить, что в подавляющем большинстве случаев транспортная нагрузка объективно не достигает пропускной способности, а многочисленные перегрузки и сбои связаны с серьезным отставанием существующих методов и технологий организации дорожного движения от современных требований.

В нормальных условиях одна полоса движения способна пропустить около 1800 авт./ч при скорости порядка 50-60 км/ч. С увеличением или уменьшением скорости, равно как и с ухудшением условий - скользкость, ровность, видимость, сужение, поворот, подъем, маневрирование - пропускная способность падает до 1200-1300 авт./ч. В городе, где движение регулируется светофорами, делящими время проезда перекрестка между пересекающимися улицами, пропускная

способность уменьшается почти наполовину - пропорционально доли выделяемого зеленого сигнала.

Пропускная способность многополосных дорог равна примерно сумме пропускных способностей каждой из полос. Пропускная способность двухполосных дорог с двухсторонним движением едва достигает 2000-2200 авт./ч, поскольку большие интервалы перед тихоходными транспортными средствами не удается заполнить из-за невозможности обгона. Пропускная способность регулируемого перекрестка равна сумме пропускной способности каждой входящей в него полосы, помноженной на долю (от единицы) зеленого сигнала в светофорном цикле для этой полосы. Поскольку, для реализации этой пропускной способности на всех подъездах к перекрестку должны собираться очень длинные очереди, что неприемлемо с экономической, экологической и иных точек зрения, тогда расчетную величину пропускной способности принято уменьшать на 15 %.

Пропускная способность нерегулируемых перекрестков есть сумма интенсивности движения по главной дороге плюс пропускная способность второстепенного направления. Как правило, пропускная способность одной полосы второстепенного направления примерно равна 1200 авт./ч минус интенсивность движения по главной дороге. Например, если по главной дороге идет 1000 авт./ч, то полоса второстепенной дороги может пропустить не более 200 авт./ч и т.д.

Пропускная способность дороги равна пропускной способности самого «узкого места» на ней. Пропускная способность регулируемой городской магистрали практически определяется пропускной способностью данного направления регулируемых перекрестков. На практике, в благоприятных условиях пропускная способность одной полосы близка к 1800 авт./ч, в нормальных условиях - 1500 авт./ч, в удовлетворительных - 1200-1300 авт./ч. Увеличение пропускной способности существующих дорог и особенно улиц населенных пунктов достигается за счет улучшения видимости и качества их покрытия, введением запретов стоянок на проезжей части, организации «карманов» на остановочных пунктах маршрутных транспортных средств, недопущения движения по ним тихоходных транспортных средств, сведением к минимуму маневрирования, выделения отдельных полос для осуществления поворотов и разворотов, и т.д.

К основным характеристикам транспортного потока, от которых зависит дорожная безопасность, а также пропускная способность улично-дорожной сети, тем самым оказывающим влияние на величину потерь в дорожном движении, относятся: интенсивность движения Q , скорость движения V и плотность транспортного потока ρ .

Интенсивность движения Q – это количество транспортных средств, прошедших через сечение дороги в единицу времени.

Интенсивность движения определяется по формуле:

$$Q = N / t,$$

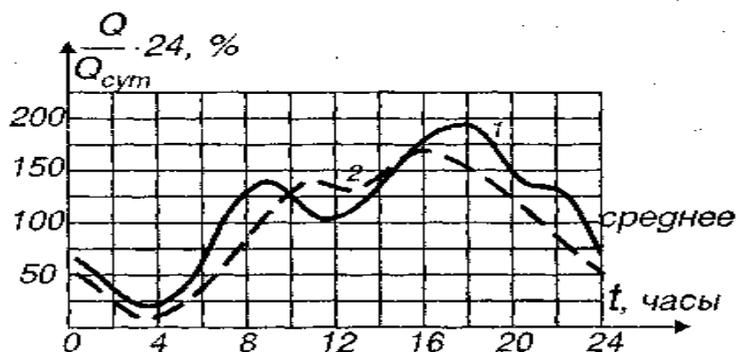
где N – число транспортных средств, прошедших через сечение в единицу времени, авт.;

t – время измерения, час.

Обычно за единицу времени принимают час. Если известен средний интервал между движущимися автомобилями - T , сек, то интенсивность можно определить по формуле:

$$Q = 3600 / T.$$

Интенсивность движения – основной параметр транспортного потока изменяется в пространстве и во времени. Неравномерность в пространстве проявляется в отличии интенсивности движения на разных дорогах, на разных полосах одной и той же дороги, на разных направлениях движения на перекрестке и т.д. Временная неравномерность тесно связана с характером общественной жизни - ночью она затихает, утром наблюдается всплеск активности (утренний пик), днем стабилизируется, вечером имеет место наибольшая активность (вечерний пик), затем она постепенно затухает (рисунок 1).



1 — населенный пункт, 2 --- вне населенного пункта

Рисунок 1 – Распределение интенсивности движения по часам суток

Подобные изменения можно проследить и в недельном цикле (всплеск в пятницу после обеда и в воскресенье вечером), и в годовом цикле - зимой поменьше, весной всплеск, летом стабилизация (уезжают в отпуск), осенью снова всплеск. Неравномерность интенсивности движения наблюдается и в меньшие периоды - например, в течение часа есть несколько пятиминутных всплесков, а если взять, например, 10 светофорных циклов, то почти каждый из них будет отличаться своей интенсивностью. Замечено, что чем больше интенсивность движения, тем выше ее равномерность. Временная неравномерность интенсивности движения обусловлена циклическим характером большинства поездок, что в первую очередь связано с образом жизни человека.

Для того чтобы прикинуть интенсивность движения на той или иной улице или дороге, достаточно подсчитать число автомобилей, прошедших, например, за 5 минут и полученную цифру умножить на 12. Для более точных расчетов время замеров надо увеличивать. Следует отметить, что интенсивность движения в городах больше, чем за городом, а на некоторых городских магистралях она достигает величины 500-900 авт./ч на каждую полосу движения. Трудность управления заключается в том, что в часы пик, когда интенсивность движения увеличивается чуть ли не вдвое, возникают перегрузки (заторы) со всеми вытекающими негативными последствиями.

Скорость движения – важнейший параметр транспортного потока. Она определяет производительность дорожного движения и является одной из двух целевых функций дорожного движения (наряду с безопасностью). Скорость измеряется по формуле:

$$V = S / t,$$

где S – путь пройденный транспортным средством, км;

t – время измерения, час.

Скорость движения, замеренная на определенном участке дороги, называется пространственной, а в данный промежуток времени – временной.

Различают несколько разновидностей скорости:

1. Мгновенную, V – зафиксированная на коротком участке дороги или в короткий промежуток времени.

2. Средняя техническая, $V_{\text{тех}}$ – отношение пройденного пути ко времени движения, без учета остановок и стоянок.

3. Сообщения, $V_{\text{с}}$ – отношение пройденного пути ко времени движения с учетом остановок и стоянок.

4. Максимальная, V_{max} – наибольшая мгновенная скорость, достигаемая транспортным средством в оптимальных условиях.

5. Крейсерская, $V_{\text{крс}}$ – скорость комфортная для водителя в данных условиях.

6. Разрешенная, $V_{\text{раз}}$ – скорость, разрешенная нормативными правовыми актами и ТСОДД.

7. Рекомендуемая, $V_{\text{рек}}$ – скорость, рекомендуемая по условиям безопасности дорожного движения.

8. Экономическая, $V_{\text{эк}}$ – скорость, при которой наблюдается минимум экономических потерь.

9. Безопасная, $V_{\text{без}}$ – скорость, при которой водитель в состоянии, чтобы избежать аварию.

10. Оптимальная, $V_{\text{опт}}$ – скорость, при которой достигается определенная цель с наименьшими затратами. Вместе с тем, из перечисленного ряда скоростей движения, три скорости – мгновенная, средняя техническая и сообщения имеют четко определенные границы и физический смысл.

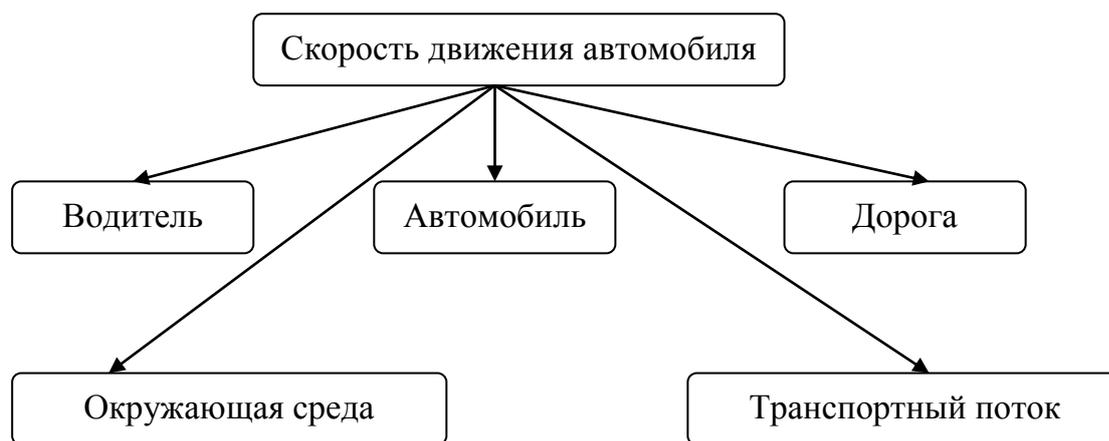


Рисунок 2 – Факторы, влияющие на скорость движения транспортного средства

На скорость движения оказывают влияние многие факторы, которые условно можно разделить на пять групп (рисунок 2):

- водитель;
- автомобиль;
- дорога;
- окружающая среда;
- транспортный поток.

Водитель имеет довольно широкий выбор скоростей, который зависит от его индивидуальных особенностей, так как и автомобиль, который имеет конструктивные отличия и скоростные параметры движения. Дорожные условия, окружающая среда и транспортный поток в наибольшей мере влияют на скорость движения. К примеру, скорость движения зависит от качества дорожного покрытия, его геометрических параметров, а также особенностей организации дорожного движения и т.д.

Плотность потока – это количество транспортных средств, приходящихся в данный момент на единицу протяженности полосы дороги, принимается, как правило, на один километр и определяется из выражения:

$$\rho = n / S,$$

где ρ - плотность транспортного потока, а/км;

n – количество транспортных средств, находящихся на участке полосы, авт.;

S – протяженность участка, км.

Плотность находится в пределах от 1 до 100 авт./км и определяет условия движения – чем меньше плотность, тем свободнее движение транспортных средств. Отсюда можно сделать вывод, что между интенсивностью Q , скоростью V , и плотностью ρ существует зависимость:

$$Q = V \cdot \rho \leq 2000$$

С одной стороны, чем меньше плотность, тем лучше водителям, но тем дороже обходится движение, поскольку дорогостоящая улица или дорога является незагруженной. С другой стороны, если дорогу сильно загрузить, то скорость движения упадет, а неравномерность - возрастет и движение снова обойдется очень дорого. Компромиссное решение в городе находится при плотности порядка 25 авт./км и скорости порядка 50-60 км/ч, а за городом - при плотности порядка 15 авт./км и скорости порядка 85 км/ч. При плотности свыше 45-50 авт./км движение сопровождается частыми остановками и заторами и становится практически неприемлемым. Следует отметить, что плотность потока на дорогах и улицах Республики Беларусь сегодня весьма невысокая и пока не является непосредственной причиной резкого снижения скорости или других потерь.

Приведенные выше внешние параметры транспортного потока такие как: интенсивность, скорость движения и плотность потока – показали, что их явно недостаточно для полной его характеристики, поскольку не раскрывают его внутреннее состояние. На сегодняшний день не удалось выработать единого, универсального оценочного критерия состояния или качества транспортного потока. Поэтому используются различные, часто не связанные между собой или малосвязанные характеристики такие как: загрузка полосы движения, скорость сообщения, напряженность потока и т.д. Эти потери во многом объясняются несоизмеримостью темпов роста интенсивности дорожного движения и развития улично-дорожной сети (УДС), серьезным отставанием существующих методов и технологий организации дорожного движения от современных требований.

Полноценное решение данной проблемы возможно лишь при развитии и модернизации УДС, однако, такой подход требует значительных финансовых, материальных и трудовых ресурсов, а сам процесс будет занимать достаточно большой период времени. Поэтому для повышения пропускной способности уже существующей улично-дорожной сети, наиболее полного использования ее возможностей, является повышение эффективности применения стационарных знаков дорожного движения так, чтобы их количество и номенклатура удовлетворяла требованиям безопасности дорожного движения и одновременно соответствовала бы интенсивности движения транспортных средств, в конкретных дорожных условиях.

ВОПРОС 2. РАСПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Основу дорожного движения составляют транспортные и пешеходные потоки. Транспортные средства могут двигаться поодиночке или в составе транспортного потока. При одиночном движении водитель в основном зависит

только от дорожных условий. При движении в транспортном потоке все водители взаимозависимы, при этом, чем плотнее поток, тем жестче зависимость. Разумеется, есть и переходное состояние, когда потока, вроде бы и нет, но движение уже далеко не одиночное. По некоторым оценкам, взаимосвязанное движение начинается тогда, когда интервал между автомобилями становится равным или меньшим 6-10 с., в зависимости от скорости. Пешеходы также могут двигаться поодиночке или в потоке, однако у них зависимости не такие жесткие, поскольку из-за малой скорости последствия нарушений не столь значительны.

Для движущегося транспортного средства (автомобиля) необходима определенная ширина полосы, существенно большая, чем ширина самого автомобиля. Дело в том, что под воздействием различных факторов:

- ветер,
- неровности дороги,
- смещение центра тяжести,
- люфт в рулевом управлении и т.д., автомобиль постепенно отклоняется от заданной траектории. Когда водитель улавливает это отклонение, он легким движением рулевого колеса, часто автоматически, возвращает автомобиль на заданную траекторию, и так все время. В результате автомобиль движется не прямо, а «виляет» из стороны в сторону и для движения ему необходим т.н. динамический коридор определенной ширины.

В грубом приближении ШИРИНА ДИНАМИЧЕСКОГО КОРИДОРА (V) определяется по формуле:

$$V = b_a + 0,043v + 0,3, \text{ м,}$$

где b_a - ширина автомобиля, м;
 v - скорость движения, м/с;
0,3 - расстояние безопасности.

Установлено, что для легковых автомобилей при скорости порядка 60 км/ч достаточно ширины полосы - 3 м, а для автобусов, троллейбусов и больших грузовиков надо около - 3,5 м. При скорости 100 км/ч желательно иметь ширину полосы не менее 3,6 м. На поворотах дорог или на кольцевых перекрестках ширина полосы также должна быть увеличена.

При движении по полосе перед каждым автомобилем должно быть свободное пространство, именуемое ДИСТАНЦИЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ. Вместе с собственной длиной автомобиля она образует т.н. «динамический габарит» L_d , под которым понимают минимальное безопасное расстояние между двумя движущимися автомобилями, замеренное по одноименным задним габаритным точкам. В приближённом выражении можно записать:

$$L_d \approx 7 + |v| + \frac{v^2}{67\phi}, \text{ м,}$$

где v - скорость движения, м/с;

ϕ - коэффициент сцепления колеса с дорогой (см. слайд).

СЛАЙД. ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОКРЫТИЙ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Покрытие	Коэффициент сцепления ϕ		Коэффициент сопротивления качению	Относительные показатели				
	сухого покрытия	мокрого покрытия		Техническая скорость	Расход топлива	Износ шин	Межремонтный пробег	Суммарные эксплуатационные показатели
Асфальтобетонное	0,7-0,8	0,3-0,5	0,015	1	1	1	1	1
Цементобетонное	0,7-0,8	0,3-0,6	0,015	1	1,02	1,35	1	1
Щебеночное, обработанное органическими вяжущими	0,6-0,7	0,3-0,5	0,025	0,95	1,05	1,25	0,9	1,30
Щебеночное	0,6-0,7	0,3-0,5	0,035	0,75	1,11	1,30	0,8	1,45
Гравийное	0,6-0,7	0,3-0,5	0,035	0,80	1,12	1,40	0,9	1,60
Булыжное	0,5-0,7	0,2-0,3	0,05	0,60	1,20	-	0,75	1,80
Грунтовое профилированное,	0,4-0,5	0,3-0,4	0,055	0,65	1,03	0,70	0,60	2,00
Грунтовое проселочное	0,3-0,4	0,2-0,4	0,07	0,40	1,61	1,60	0,50	-

Примечание:

для заснеженных покрытий $\phi = 0,2-0,3$;

для обледенелых покрытий $\phi = 0,07-0,15$.

Динамический габарит определяется для автомобиля движущегося сзади и представляет собой отрезок полосы дороги, который он фактически занимает при движении в транспортном потоке. Оказалось, что в нормальных условиях ($\phi \sim 0,5$) минимальная дистанция безопасности (в метрах) численно равна примерно половине скорости движения (в км/ч). Например, при скорости 50 км/ч минимальная дистанция должна быть примерно 25 м, а при скорости 70 км/ч - примерно 35 м. При этом, если поверхность дорожного покрытия достаточно шероховатая, то дистанция может быть немного уменьшена, а если дорога скользкая - то существенно увеличена.

Аналогично влияние скорости - при малой скорости дистанция может быть несколько уменьшена, при большой скорости - существенно увеличена. Если говорить о безопасных интервалах, т.е. о времени прохождения дистанции безопасности, то они более стабильны и находятся при нормальных условиях в пределах 1,8...2 с. При этом, также как и дистанция безопасности, с увеличением

скользкости или с ростом скорости интервалы несколько увеличиваются, и наоборот.

МАНЕВРИРОВАНИЕ - это изменение скорости и (или) направления движения (кратко).

МАНЕВРЫ условно можно классифицировать по следующему признаку:

- обязательные (необходимость повернуть или остановиться);
- необязательными (многочисленные перестроения, обгоны, опережения, торможения, разгоны и т.д.).

При одиночном движении маневрирование представляет опасность из-за возможности заноса, опрокидывания или движения по несанкционированной траектории. При движении в потоке маневрирование, кроме того, почти всегда сопровождается «конфликтами» с другими участниками движения. Чтобы маневрирование в потоке было безопасным, оно должно быть заранее подготовленным и выполняться четко и уверенно. При этом другие участники движения должны быть своевременно - за 5-6 с, минимум за 3 с - предупреждены о намерении выполнить маневр, с тем, чтобы предотвратить потенциальные конфликтные ситуации.

- простые - при которых разово изменяется только один параметр (торможение, разгон);

- сложные - при которых требуется изменение, часто многократное, обоих параметров (обгон).

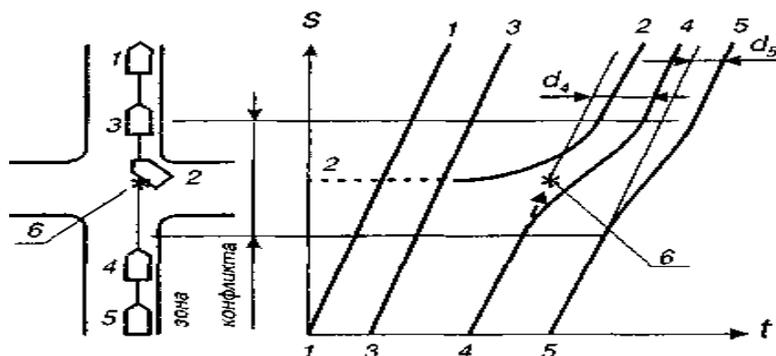
- бесконфликтные - не затрудняют движение других участников дорожного движения;

- конфликтные.

- в служебном режиме - выполняемые ожидаемо, в заранее намеченном месте, спокойно, с плавными поворотами и умеренными разгоном или торможением с замедлением до $2-3 \text{ м/с}^2$,

- в экстренном режиме, неожиданно и на пределе возможностей.

При этом возможны случаи, когда маневр, например, обгон, начинается в служебном режиме, а заканчивается - в экстренном (а иногда вообще не заканчивается).



a - план; b – t - S диаграмма; 1, 3, 4, 5 - транзитные автомобили;
2 - поворотный автомобиль;
1-1 ...5-5- траектории движения; b - возможная точка столкновения; d_4, d_5 – задержки автомобилей

Рисунок 3 – Маневр слияния

В поток автомобилей 1-3-4-5 решил влиться водитель автомобиля 2. Увидев достаточно большой интервал между автомобилями 3-4, он посчитал его вполне подходящим (приемлемым) для маневра и начал маневр слияния. Поскольку, он начал маневр с места, разогнался медленно, а принятый им интервал оказался явно малым, то возник конфликт и для избежания столкновения водитель автомобиля 4 вынужден тормозить, а водитель автомобиля 5, чтобы сохранить дистанцию безопасности до автомобиля 4, вынужден притормаживать.

Как видно из схемы, в маневрах подобного типа большое значение имеет величина т.н. ПРИЕМЛЕМОГО ИНТЕРВАЛА. Установлено, что при маневрировании с хода, когда относительные скорости невелики, например, при смене полосы движения, минимальный приемлемый интервал составляет всего лишь около 3 с. При маневрировании с места, как в нашем примере, минимальный приемлемый интервал уже в два раза больше, т.е. около 6 с. Заметим, что приведенные значения приемлемых интервалов относятся только к легковым автомобилям - для других видов транспортных средств они больше примерно в $K_{ПН}$ раз. Например, при смене полосы движения приемлемый интервал для грузовика ($K_m = 1,4$) будет примерно равен $T_T = 3 \cdot 1,4 = 4,2$ с.

Маневр существенно облегчается, если имеется только один главный (которому надо уступить дорогу) конфликтующий участник. Если главных участников два или три, и они одновременно приближаются с разных сторон, то водитель (или пешеход) не успевает отслеживать и оценивать каждого из них и его ошибка более вероятна.

Самым опасным маневром является обгон, при котором скорости обгоняющего и встречного автомобиля складываются, а приемлемые интервалы во встречном потоке чрезвычайно велики (до 35 с. или до 1750 м), из-за чего очень трудно оценить расстояние до встречного автомобиля и его скорость. Как известно, это расстояние определяется путем сопоставления размеров силуэта встречного автомобиля в данный момент с некими эталонными размерами, хранящимися в нашей памяти. Если расстояния велики, размеры силуэтов малы, сравнение очень неточное и ошибка вполне вероятна. Тем более что в этот процесс вмешивается цвет машины (чем ярче, тем кажется ближе), состояние погоды, расположения солнца, чистота стекол, самочувствие водителя и т.д. Скорость движения встречного автомобиля - водитель определяет по скорости увеличения размеров силуэта этого автомобиля, чем быстрее увеличиваются размеры, тем больше скорость автомобиля. Понятно, что и здесь ошибка вполне возможна. Дело усложняется неизвестным состоянием дороги и поведением водителя обгоняемого транспортного средства, возможным выездом

автомобилей из боковых проездов уже в процессе обгона и т.д. Иными словами, обгон чрезвычайно опасен и не всегда возможен. При интенсивности движения на встречной полосе более 800 авт./ч обгон практически невозможен. Самое опасное происходит при нагрузке на встречную полосу свыше 400 авт./ч, которая встречается довольно часто и при которой обгоны еще возможны, но почти все они очень рискованны.

СОСТАВ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА. В одном потоке движутся сильно отличающиеся по своим характеристикам транспортные средства - от мотоциклов до большегрузных автопоездов. Чтобы, учесть все многообразие транспортных средств, их приводят к общему знаменателю - легковому автомобилю.

Все транспортные средства группируются в несколько, например 6, типов и для каждого типа выбирается некий средний представитель. Для каждого представителя определяются основные характеристики, которые сопоставляются с одноименными характеристиками представителя легковых автомобилей - результатом этого сопоставления является КОЭФФИЦИЕНТ ПРИВЕДЕНИЯ K_n .

ПРИВЕДЕНИЕ ПРОИЗВОДИТСЯ по трем ПРИЗНАКАМ:

- габарит - длина занимаемой полосы при движении со скоростью около 60 км/ч (K_{ng});
- динамика - время освобождения стоп-линий после включения зеленого сигнала (K_{nd});
- экономика - стоимость экономических потерь от задержек, остановок, перепробега и т.д. (K_{ne}).

СЛАЙД. Коэффициенты приведения транспортных средств

Тип ТС	Группа	Индекс	K_{ng}	K_{nd}	K_{ne}
Мотоциклы, мопеды, мотороллеры, мокики	Мотоциклы	М	0,5	0,7	0,5
Легковые, грузопассажирские, микроавтобусы	Легковые	Л	1,0	1,0	1,0
Грузовые, тракторы, с.-х. машины	Грузовые	Г	2,0	1,4	1,7
Автопоезда, тракторные поезда	Поезда	П	3,5	2,3	3,0
Автобусы, троллейбусы	Общественный	О	3,0	2,0	8,0
Сочлененные автобусы, троллейбусы	Сочлененные	С	4,0	2,6	14,0

Приведены коэффициенты приведения основных типов транспортных средств. Если, например, в потоке из 100 автомобилей 80 легковых, 15 грузовых, 3 автопоезда и 2 автобуса или троллейбуса, то в экономическом отношении такой поток равноценен 130 легковым (приведенным) автомобилям - $K_{ne} = 1,3$, а в динамическом отношении - 112 приведенным автомобилям - $K_{nd} = 1,12$.

ПЛОТНОСТЬ ПОТОКА - это число автомобилей, приходящихся на 1 км полосы дороги. Плотность находится в пределах от 1 до 100 авт./км и определяет условия движения - чем меньше плотность, тем свободнее движение. Между интенсивностью Q , скоростью V и плотностью p существует зависимость:

$$Q = V \cdot p \leq 2000 \text{ авт./ч.}$$

При этом чем больше плотность, тем меньше скорость.

С одной стороны, чем меньше плотность, тем лучше водителям, но тем дороже обходится движение, поскольку дорогостоящая улица или дорога является незагруженной. С другой стороны, если дорогу сильно загрузить, то скорость движения упадет, а неравномерность - возрастет и движение снова обойдется очень дорого.

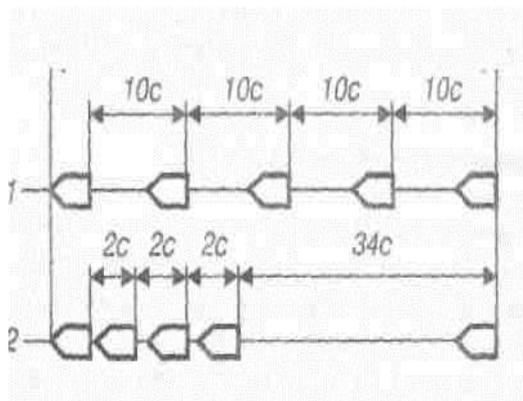
КОМПРОМИССНОЕ РЕШЕНИЕ в городе находится при плотности порядка 25 авт./км и скорости порядка 50-60 км/ч, а за городом - при плотности порядка 15 авт./км и скорости порядка 85 км/ч. При плотности свыше 45-50 авт./км движение сопровождается частыми остановками и заторами и становится практически неприемлемым.

Следует отметить, что плотность потока на дорогах и улицах Республики Беларусь сегодня весьма невысокая и пока не является непосредственной причиной резкого снижения скорости или других потерь.

ВОПРОС 3. СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКА

НАПРЯЖЕННОСТЬ ПОТОКА. Очевидно, что транспортный поток одинаковой интенсивности, но разной интервальной структуры имеет различную потенциальную опасность. Водители по-разному реагируют на возникающие опасности и имеют разные возможности избежать конфликтную ситуацию или предотвратить ДТП. При этом опасность может возникнуть как внутри потока - резкое торможение, падение груза, так и извне - неожиданный поворот автомобиля и т.д.

Различие в потенциальной опасности объясняется, в первую очередь, тем, что в разных потоках водители располагают разным временем для реагирования на опасность и выполнения противоаварийных действий. На рисунке 4 показаны два транспортных потока одинаковой средней плотности, но с различной интервальной структурой.



Видно, что в потоке с равномерным распределением интервалов, каждый водитель чувствует себя относительно свободно, т.к. имеет перед собой, в данном случае, десятисекундный интервал, что и определяет его объективные возможности в области видимости, прогнозирования ситуации, реагирования на поведение впереди идущего автомобиля.

Рисунок 4 – Состояние транспортного потока.

В потоке с неравномерным распределением интервалов одни водители имеют излишне большие многосекундные интервалы, а другие имеют очень небольшие, допустим, двухсекундные интервалы. Ясно, что последние имеют очень ограниченные возможности по видимости, прогнозированию ситуации и реагированию на поведение лидера. Кроме того, их внимание в значительной степени сконцентрировано на положении лидера и его поведении, что еще более уменьшает их прогностические возможности. И, наконец, движение в таких плотных группах требует от водителя повышенного напряжения, что отражается на степени его утомления и быстроте реакции. Чтобы учесть эти факторы введено понятие напряженности транспортного потока.

Напряженность - это показатель интервального состояния транспортного потока, определяющий его потенциальную опасность. Она характеризует способность транспортного потока сопротивляться возникновению опасных ситуаций и их перерастанию в аварии.

$$U = \frac{4}{n} \sum_{i=1}^n \frac{1}{T_i},$$

где T - текущий интервал, с;

n - число интервалов в потоке.

Сопоставление транспортного потока по напряженности производится с помощью т. н. коэффициента напряженности K_u :

$$K_u = \frac{U}{U_{\text{э}}}$$

где $U_{\text{э}}$ - напряженность «стандартного» (эталонного) потока данной интенсивности. В качестве стандартного принят транспортный поток той же интенсивности, интервальная структура которого формируется без воздействия

местных ограничений скорости, обгонов и светофорного регулирования и характеризуется экспоненциальным распределением.

Физический смысл коэффициента напряженности K_n заключается в том, что он показывает, во сколько раз данный поток потенциально опаснее стандартного потока той же интенсивности.

ЗАГРУЗКА ДВИЖЕНИЕМ. Специалисты используют еще два понятия, таких как: «транспортная нагрузка» и «загрузка движением». В первом случае речь идет об абсолютной нагрузке, об абсолютной величине интенсивности движения, приходящейся на полосу или иной объект. Во втором случае речь идет об относительной нагрузке, т.е. о нормированной интенсивности движения (по отношению к максимальной). Загрузка движением оценивается двумя показателями - нормированной интенсивностью движения и коэффициентом загрузки полосы движением:

$$Q^o = \frac{Q}{Q_m}; \quad X = \frac{Q}{\lambda \cdot Q_n},$$

где Q - нормированная ИД;

Q - текущая ИД;

Q_m - максимальная ИД;

X - коэффициент загрузки полосы движением;

λ - доля зеленого сигнала в цикле;

Q_n - поток насыщения.

Строго говоря, с помощью нормированной интенсивности движения должна оцениваться загрузка полосы в нерегулируемых условиях, а с помощью коэффициента загрузки полосы - в регулируемых условиях. Однако, по ряду причин термин «коэффициент загрузки полосы движением» получил более широкое распространение, приобрел более универсальный характер и стал применяться как для регулируемых, так и для нерегулируемых условий.

Численные значения максимальной интенсивности движения сильно зависят от дорожных условий и некоторых параметров транспортного потока и для каждого конкретного случая определяются отдельно. Для эталонных условий принято: $Q_w = 2000$ а/ч.

Необходимо отметить, что довольно часто в литературе встречается загрузка движением. Загрузка движением - довольно емкий и разносторонний показатель. Во-первых, она характеризует уровень обслуживания на данном участке, который связан со многими параметрами и в первую очередь, с удобством работы водителей. Считается, что при загрузке $X > 0,6$ в случае отсутствия действенной координации, наступает резкое ухудшение условий движения и водители крайне неохотно принимают такие условия.

Во-вторых, загрузка довольно четко определяет величину удельных потерь от издержек. Установлено, что при загрузке $X > 0,6$, в случае отсутствия координации, резко увеличиваются все виды потерь, включая аварийные и экологические.

В-третьих, загрузка характеризует и степень использования улично-дорожной сети, ее возможные резервы и узкие места, ее способность или неспособность воспринимать дополнительные нагрузки.

УРОВЕНЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ. Самым универсальным показателем качества дорожного движения на сегодняшний день является предложенный Д. Дрю показатель «уровень обслуживания».

Под уровнем обслуживания - понимают качественное состояние транспортного потока, при котором устанавливаются характерные условия движения.

С уровнем обслуживания связаны такие факторы, как скорость движения и продолжительность поездки, прерывание потока, свобода маневра, безопасность движения, комфорт и удобство вождения, затраты на поездку и т. д.

Как видно из приведенного перечня, уровень обслуживания является комплексным показателем, а удобство движения (вождения) является лишь одним из многих факторов. Им была предложена классификация качества движения, состоящая из 6-ти уровней обслуживания - А, В, С, D, Е, F.

При определении каждого уровня обслуживания следовало бы учитывать все перечисленные факторы, однако на сегодняшний день для этого нет достаточных данных. Поэтому уровни обслуживания определяются только по трем основным показателям: плотность потока β , нормированная скорость V и нормированная интенсивность Q . Приведем краткую характеристику уровней обслуживания (УО).

Уровень обслуживания А. Характеризует движение свободного потока автомобилей, где практически отсутствуют взаимные помехи и обгоны, и нет движения плотных групп автомобилей. Скорость движения практически не ограничена и выбирается по желанию водителя, разумеется в пределах общепринятых ограничений. Такой уровень обслуживания характерен для загородных дорог при отсутствии сколько-нибудь значительной нагрузки, например, ранним утром. Заметим, что поскольку плотность потока очень мала (как правило не превышает 6-7 а/км), то несмотря на высокую скорость, величина транспортной работы также невелика и суммарные народнохозяйственные затраты на поддержание этого уровня оказываются высокими. Кроме этого, из-за очень высокой скорости возможны аварии с тяжелыми последствиями.

Уровень обслуживания В. Характеризует движение стабильного транспортного потока. Однако наблюдается значительное количество обгонов, скорость иногда приходится ограничивать. Плотность движения увеличиваем до 12 а/км, появляются отдельные группы автомобилей, возникают первые пока еще

незначительные ограничения при маневрировании. Такой уровень обслуживания можно считать типичным для загородных дорог высокого класса, а затраты на его поддержание остаются довольно высокими.

Уровень обслуживания С. Все еще характеризуется стабильным потоком, но интенсивность движения и плотность таковы, что практически все вынуждены ограничивать скорость. Плотность увеличивается до 20 а/км, возникают многочисленные группы автомобилей, заметно ограничивается свобода маневрирования. Этот уровень признается удовлетворительным для проектирования загородных дорог, поскольку более высокие уровни, особенно в часы высокой нагрузки, могут оказываться экономически нецелесообразными. Что касается городских магистралей, то этот уровень признается удовлетворительным большинством водителей, хотя аварийность довольно высокая.

Уровень обслуживания D. Характеризуется потоком автомобилей, который приближается к нестабильному. Скорость движения характеризуется на приемлемом уровне, но иногда внезапно и резко меняется. Свобода маневрирования и возможность нормальной езды находится на низком уровне, поскольку движение происходит в довольно плотных и протяженных группах и плотность достигает 30 а/км. Хотя часто экономически этот уровень обслуживания является наиболее выгодным, аварийность при этом очень высока и почти все водители признают его неудовлетворительным, хотя и приемлемым для городских условий.

Уровень обслуживания E. Делится на два подуровня - *E1* и *E2*. Верхний подуровень *E1*, при котором движение нестабильно, скорость постоянно меняется. Небольшое увеличение нагрузки сопровождается значительным снижением скорости, что приводит к образованию очень плотных групп и практически полностью ограничивает возможности маневра. Плотность потока достигает 37 а/км, внутри групп возникают частые конфликты и аварийность достигает максимальных значений. Все водители испытывают значительные трудности в управлении автомобилем.

Нижний подуровень *E2*, - это переход от неустойчивого потока к напряженному. Плотность движения возрастает до 45 а/км, появляются заторы, скорость движения еще более уменьшается, снижается производительность. Такое плотное движение долго не может продолжаться и переходит либо в подуровень *E1*, либо к заторовым ситуациям, уровень *F*.

Уровень обслуживания F. Характеризует функционирование магистрали при напряженном транспортном потоке - плотность превышает 45 а/км, скорость часто падает интенсивность также падает до нуля - заторовые ситуации, движение периодически возобновляется и затем, через некоторое время прекращается. Такой уровень обслуживания наблюдается в пиковые часы на подходах к перегруженным светофорным объектам или выездах на магистрали.

Часто его наблюдать на въездах в город при переходе загородной дороги в городскую улицу или перед первым светофорным объектом.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Транспортный поток и его характеристики
2. Расположение транспортных средств.
3. Состояние транспортного потока.

Используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 года № 1851 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 07.05.2015 №382) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

3. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-XII (ред. от 04.01.2014) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 1 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 328 с.

Дополнительная литература:

1. Врубель, Ю.А. Исследования в дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2007. – 178 с. Врубель, Ю.А.

2. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2010. – 137 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема № 17 «Пересечения и примыкания автомобильных дорог и улиц
населенных пунктов»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Проезд перекрестка всегда опасен, т.к. все маневры приходится совершать в ограниченном пространстве, да еще за короткий промежуток времени, плюс переходящие проезжую часть пешеходы. На перекрестке может быть ограничена обзорность и для безопасности нужно сбавить скорость как можно ниже, ведь главная дорога или зеленый свет еще не гарантия Вашей безопасности. Поэтому от правильной организации режима движения на перекрестке зависит многое и даже жизни ее участников.

ВОПРОС 1. КЛАССИФИКАЦИЯ ДОРОГ И УЛИЦ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ.

Автомобильная дорога - комплекс инженерных сооружений, предназначенный для движения транспортных средств с установленными скоростями, нагрузками и габаритами.

Автомобильная дорога общего пользования - автомобильная дорога, предназначенная для использования любыми лицами с учетом требований, установленных законодательством Республики Беларусь. Автомобильные дороги общего пользования подразделяются на республиканские и местные.

Автомобильная дорога необщего пользования - автомобильная дорога, предназначенная для использования в порядке, определяемом ее владельцем, с учетом требований, установленных законодательством Республики Беларусь (дороги для внутрихозяйственных и технологических перевозок, служебные и патрульные автомобильные дороги вдоль каналов, трубопроводов, линий электропередачи, других коммуникаций и сооружений, а также служебные автомобильные дороги к гидротехническим и иным сооружениям).

Автомобильные дороги на всем протяжении или на отдельных участках подразделяются на классы и категории:

1. Класс дороги – автомагистрали, категория дороги – «I-а», участки основных республиканских дорог протяженностью не менее 150 км. с долей транзита в транспортном потоке более 50%, расчетная интенсивность движения свыше 8000 ед/сут (только республиканские дороги).

2. Скоростные автомобильные дороги, категория дороги «I-б», республиканские автомобильные дороги на подходах к крупнейшим городам на расстоянии 40-50 км, подъезды к аэропортам 1 класса, кольцевые дороги вокруг крупнейших городов, интенсивность свыше 10 000 ам/сут.

3. Обычные автомобильные дороги, республиканские автомобильные дороги (кроме автомагистралей и скоростных дорог), а также местные автомобильные дороги (кроме автомобильных дорог низших категорий), делятся на категории в зависимости от интенсивности движения:

«I-в» - свыше 10 000 ед/сут. (только республиканские дороги);

II – республиканские - свыше 5000 до 10 000 ед/сут. включительно, местные - свыше 7000 ед/сут. включительно;

III – республиканские свыше 2000 до 5000 ед/сут. включительно, местные свыше 3000 до 7000 ед/сут. включительно;

IV – республиканские свыше 200 до 2000 ед/сут. включительно, местные свыше 400 до 3000 ед/сут. включительно;

V - республиканские до 200 ед/сут. включительно, местные до 400 ед/сут. включительно.

4. Автомобильные дороги низших категорий (тупиковые дороги с

незначительной интенсивностью движения, местные дороги):

VI-а – местные свыше 25 до 50 ед/сут. включительно;

VI-б - местные до 25 ед/сут. включительно.

Для подъездов к аэропортам I класса следует проектировать скоростную автомобильную дорогу, если расчетная интенсивность движения превышает 4000 ед/сут. К крупнейшим относятся города с численностью населения на перспективный период, превышающей 1 млн. чел., к крупным – превышающей 200 тыс. чел.

За расчетную интенсивность движения следует принимать среднегодовую суточную интенсивность движения механизированных транспортных средств (ед./сут) суммарно в обоих направлениях за последний год.

Автомобильные дороги следует прокладывать, как правило, в обход населенных пунктов с устройством подъездов к ним. Расстояние от оси дороги до линии жилой застройки с учетом генерального плана должно, как правило, составлять, не менее:

- для дорог I-а категории – 300 метров;
- I-б, I-в и II категорий – 200 метров;
- III и IV категории – 100 метров.

При прохождении дорог на расстояниях, менее указанных (в условиях реконструкции, а также при обосновании при новом строительстве), следует, в случае необходимости, определяемой специальными расчетами, назначать мероприятия по защите прилегающих территорий от транспортного шума.

В условиях реконструкции, а также при соответствующем технико-экономическом обосновании при новом строительстве может быть допущено прохождение автомобильных дорог через населенные пункты.

Примерный ответ:

УЛИЦЫ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

Улицы населенных пунктов и прилегающих к ним территорий следует проектировать в виде единой системы с учетом функционального зонирования, архитектурно-планировочной организации территории и характера ее застройки, функционального назначения улиц, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, а также передвижения физически ослабленных лиц, в том числе использующих кресла-коляски, велоколяски и т. п.

В составе уличной сети населенных пунктов следует выделять:

- магистральные улицы, обеспечивающие выходы на сеть автомобильных дорог общего пользования, основные внутригородские транспортные связи, а также пропуск маршрутных пассажирских транспортных средств;
- улицы местного значения, обеспечивающие внутрирайонные пешеходные и транспортные связи, а также выход на магистральные улицы;
- проезды, обеспечивающие обслуживание прилегающей застройки.

МАГИСТРАЛЬНЫЕ УЛИЦЫ

Классификацию улиц населенных пунктов:

1. Магистральные улицы непрерывного движения (М). Непрерывное движение в разных уровнях, количество полос для движения от 4 до 8, скорость движения 100 км/ч в свободных условиях и 80 в стесненных.

2. Магистральные улицы общегородского значения (А). Регулируемое движение, в одном и разных уровнях, количество полос для движения от 4 до 8, скорость движения 80 км/ч в свободных условиях и 60 в стесненных.

3. Магистральные улицы районного значения (Б). Регулируемое движение в одном и разных уровнях, количество полос для движения от 4 до 6, скорость движения 70 км/ч в свободных условиях и 50 в стесненных.

4. Магистральные улицы средних и малых городов (В). Регулируемое движение в одном уровне количество полос для движения от 2 до 4, скорость движения 70 км/ч в свободных условиях и 50 в стесненных.

5. Главные улицы поселков и сельских населенных пунктов (Г). Регулируемое движение в одном уровне, количество полос для движения от 2 до 4, скорость движения 60 км/ч в свободных условиях и 40 в стесненных.

УЛИЦЫ МЕСТНОГО НАЗНАЧЕНИЯ.

1. Улицы производственных и коммунально-складских зон городов (Е). Регулируемое движение в одном уровне количество полос для движения от 2 до 4, скорость движения 60 км/ч в свободных условиях и 40 в стесненных.

2. Жилые улицы основные (Ж). Регулируемое движение в одном уровне количество полос для движения от 2 до 4, скорость движения 60 км/ч в свободных условиях и 30 в стесненных.

3. Жилые улицы второстепенные (З). Нерегулируемое движение в одном уровне, количество полос для движения 2, скорость движения 30 км/ч в свободных условиях и 20 в стесненных.

Формирование уличной сети, отнесение каждой из них к соответствующей категории и определение расчетных нагрузок выполняют в генеральном плане населенного пункта, комплексных схемах развития транспорта в населенном пункте и принимают за основу для всех последующих стадий проектирования.

Категория улицы, являющиеся продолжением автомобильных дорог общего пользования, определяется категорией автомобильной дороги, продолжением которой эта улица является (таблица 1).

Таблица 1 – Категории улиц населенных пунктов

Категория улиц населенных пунктов	Категория автомобильных дорог общего пользования по ТКП 45-3.03-19
М	I-а
А	I-б, I-в, II
Б,В,Г	III, IV
Е	V

Участки автомобильных дорог категории I-а, а также других категорий с

преобладающим движением транзитного и грузового транспорта следует прокладывать в изоляции от местного движения, в обход селитебных территорий, общественных центров, зон массового отдыха, охраны памятников и водоохранных зон.

При реконструкции и капитальном ремонте участков автомобильных дорог, проходящих через сельские населенные пункты, допускается сохранять существующий поперечный профиль со строительством благоустроенных дорожек для организации велосипедного и пешеходного движения. Улицы категорий Ж, З и проезды не могут служить продолжением автомобильных дорог общего пользования или соединять их между собой.

ВОПРОС 2. ПЕРЕСЕЧЕНИЯ УЛИЦ И ДОРОГ. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Перекресток - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне. Граница перекрестка определяется воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей дорог. Не являются перекрестками пересечения с велосипедными, пешеходными дорожками и дорожками для всадников.

Опасность проезда перекрестка заключается в том, что все маневры приходится совершать в ограниченном пространстве, да за короткий промежуток времени, плюс еще переходящие проезжую часть пешеходы. На перекрестке может быть ограничена обзорность и для безопасности нужно сбавить скорость как можно ниже, ведь главная дорога или зеленый свет еще не гарантия Вашей безопасности.

Перестроение на перекрестке чревато столкновением, наездом на препятствие или пешехода. Весьма опасен как ранний, так и поздний выезд на пересечение дорог, из-за «пролетающего транспорта» не успевшего освободить перекресток. Проезжая его необходимо отслеживать ситуацию не только впереди, но и через зеркало заднего вида позади автомобиля, иначе столкновения не избежать.

Особенно опасны перекрестки в зимних условиях, когда из-за частых торможений и разгонов на заснеженной дороге образуется настоящий каток.

Пересечения и примыкания автомобильных дорог следует проектировать, исходя из категорий пересекаемых дорог с учетом перспективной интенсивности и состава движения по отдельным направлениям. При проектировании следует учитывать возможность стадийного развития узла.

ПЕРЕСЕЧЕНИЯ И ПРИМЫКАНИЯ В ОДНОМ УРОВНЕ

Пересечения и примыкания в одном уровне в зависимости от интенсивности транспортных и пешеходных потоков по организации движения

могут устраиваться регулируемые и нерегулируемые.

На участках магистральных улиц категории М, не имеющих боковых проездов, допускается устройство примыканий в одном уровне к проезжей части улиц остальных категорий и проездов с разрешенным только правоповоротным движением. В местах примыкания должны устраиваться переходно-скоростные полосы. Расстояния между примыканиями должно быть не менее суммарной длины переходно-скоростных полос.

Улицы местного значения (категорий Е, Ж и З) должны примыкать к боковым проездам магистральных улиц категорий М и А с устройством пересечений, учитывающих организацию движения на боковых проездах.

Пересечения улиц категорий Е, Ж и З с магистральными улицами категорий Б, В и при отсутствии боковых проездов с улицами категории А с устройством перекрестков с пересечениями транспортных потоков в одном уровне.

Внутриквартальные проезды должны присоединяться к проезжим частям улиц местного значения и боковым проездам магистральных улиц в виде перекрестков с пересечениями транспортных потоков; к проезжим частям магистральных улиц категорий А, Б и В - в виде примыканий с разрешением только правоповоротного движения.

Примыкания улиц категорий З и П к улицам других категорий, устраиваемых с противоположных сторон проезжей части этих улиц, следует размещать в створе друг с другом. В исключительных случаях допускается сдвигка на расстояние не менее 50 м между осями улиц.

При существующей или расчетной интенсивности левоповоротного движения более 50 ед/ч и правоповоротного движения более 300 привед. ед/ч следует предусматривать устройство дополнительных полос движения для правоповоротного движения и зон накопления для левоповоротного движения шириной не менее 3 м. с учетом краевой предохранительной полосы. Длина дополнительных полос и зон накопления должна приниматься с учетом очереди транспортных средств перед стоп-линией, но не менее 30 м до нее. Длина отгона уширения - не менее 20 м.

Кольцевые пересечения (площади) устраивают, как правило, в узлах, где суммарная перспективная интенсивность пересекающихся потоков не превышает 2400 привед. ед/ч, с большими левоповоротными потоками, при пересечении в узле четырех и более относительно равноценных направлений.

Радиус центрального островка на магистральных улицах следует принимать не менее 20 м. Количество полос движения кольцевой проезжей части следует принимать на одну полосу движения больше, чем на наиболее широкой улице, входящей в узел (в одном направлении), при этом ее общая ширина должна быть не менее 10,5 м.

На улицах местного значения, категории Г, а также, при соответствующем обосновании, на улицах категории В, в целях снижения скорости движения и

повышения безопасности движения транспортного потока, вне зависимости от интенсивности транспортного потока, могут применяться кольцевые пересечения с малым радиусом центрального островка (15 м и менее). При радиусе центрального островка менее 10 м его следует выполнять с пониженным бортом; конструкция центрального островка должна обеспечивать возможность проезда крупногабаритных транспортных средств на малой скорости движения с возможностью заезда на центральный островок.

Количество полос движения на кольцевом пересечении с малым радиусом центрального островка следует принимать равным количеству полос движения в одном направлении на наиболее широкой улице, входящей в узел.

Радиус закругления кромки проезжей части на пересечениях и примыканиях в одном уровне следует принимать не менее значений, приведенных в таблице 1.

Таблица 1

Категории улиц	Наименьший радиус закругления на перекрестке, м
А, Б	15
В, Г	10
Е, Ж	8
З, П	6

В свободных условиях при наличии троллейбусного и автобусного движения радиус закруглений следует принимать не менее 20 м. В условиях реконструкции допускается уменьшать радиус закруглений на магистральных улицах до 8 м, на всех остальных улицах - до 5 м. При пропуске троллейбусного и автобусного движения радиус закругления следует принимать не менее 12 м.

Разделение транспортных потоков на пересечениях и примыканиях в одном уровне обеспечивается устройством направляющих островков. Направляющие островки площадью 10 м² и более следует устраивать приподнятыми над проезжей частью, ограждать бортовыми камнями или наклонными плитами шириной от 0,5 до 1,0 м, укладываемыми с поперечным уклоном 100 град. и высотой 0,15 м, и обозначать дорожными знаками в соответствии со стандартами. Направляющие островки площадью менее 10 м² могут устраиваться в уровне проезжей части с обозначением горизонтальной дорожной разметкой.

В местах пересечения пешеходных дорожек, тротуаров и велосипедных дорожек с направляющими островками и центральными разделительными полосами бортовой камень следует устраивать высотой от 0,025 до 0,040 м. Островки безопасности на пешеходных переходах следует предусматривать с покрытием, контрастирующим по материалу и цвету с проезжей частью.

На пересечениях и примыканиях улиц, а также на пешеходных переходах в одном уровне должна быть обеспечена видимость транспортных средств и пешеходов на пересекающихся улицах, исходя из обеспечения треугольника видимости по схемам:

а) «транспорт - транспорт». Длину сторон треугольника видимости следует принимать, м:

25 - при скорости движения транспортного потока равной 40 км/ч; 40 - при 60 км/ч; 65 - при 80 км/ч;

б) «пешеход - транспорт». Длину сторон треугольника видимости следует принимать, м:

- 8×40 - при скорости движения транспортного потока 40 км/ч;

- 10×50 при скорости 60 км/ч.

В пределах зоны обеспечения видимости на перекрестках и пешеходных переходах запрещается размещать строения, насаждения и элементы благоустройства высотой более 0,5 м и деревья с низом кроны в свету менее 2,5 м.

В условиях сложившейся капитальной застройки, не позволяющей организовать необходимые условия видимости, безопасность движения транспортных средств и пешеходов следует обеспечивать средствами организации дорожного движения, в том числе при соответствующем обосновании, с применением светофорного регулирования.

Расстояние видимости для второстепенных улиц на примыканиях с разрешенными только правыми поворотами следует принимать с учетом возможной скорости, определяемой радиусом закругления бортового камня при въезде на главную дорогу.

Примерный ответ:

ПЕРЕСЕЧЕНИЯ И ПРИМЫКАНИЯ В РАЗНЫХ УРОВНЯХ

Пересечения и примыкания в разных уровнях в зависимости от категории пересекающихся улиц следует проектировать:

- с полной развязкой движения в разных уровнях на пересечениях магистральных улиц категории М между собой и улицами других категорий, а также улиц категории А между собой;

- с неполной развязкой движения на пересечениях магистральных улиц категории М с улицами более низких категорий, улиц категории А между собой и с улицами более низких категорий.

Эти пересечения следует проектировать, обеспечивая непрерывность движения транспортных средств по главному направлению и светофорное регулирование прямых и поворотных потоков транспортных средств по второстепенному направлению.

Примыкание съездов к проезжей части улиц непрерывного движения, а также примыкание съездов транспортных развязок к проезжим частям улиц категорий М, А, Б следует проектировать с устройством переходно-скоростных полос. В условиях реконструкции допускается выполнять примыкания съездов к проезжей части улиц категорий А и Б без переходно-скоростных полос. На улицах остальных категорий примыкание съездов и въездов осуществляется без переходно-скоростных полос. Длина переходно-скоростных полос определяется

в зависимости от расчетной скорости на основном направлении, расчетной скорости на съездах и въездах и продольного уклона проезжей части. Ширина переходно-скоростных полос принимается равной ширине полосы движения проезжей части.

Переходно-скоростные полосы необходимо отделять от основных полос движения разметкой. Количество полос движения на транспортных сооружениях принимают на основании интенсивности и организации движения транспортных средств на пересечении, но не менее двух полос в каждом направлении в больших, крупных и крупнейших городах; в других городах и поселениях - не менее двух полос в обоих направлениях. Съезды на транспортных развязках в разных уровнях следует проектировать, исходя из переменной скорости движения в средней части съезда, согласно таблице 2.

Таблица 2

Тип съездов	Расчетная скорость движения, км/ч	Минимальный радиус кривой в плане, м	Минимальный радиус вертикальной кривой, м	
			выпуклой	вогнутой
На правоповоротных съездах:				
на магистральных улицах непрерывного движения	40	60	1000	300
на улицах остальных категорий	30	30	600	200
для всех категорий улиц в условиях реконструкции и в стесненных условиях	30	30	600	200
На левоповоротных съездах:				
для всех категорий улиц	30	30	600	200
для всех категорий улиц в условиях реконструкции и в стесненных условиях	25	20	600	200

Продольные уклоны на съездах на прямых участках допускается устраивать на 10 град. больше, чем наибольший допустимый уклон на основных направлениях, но не более 70 град.

Ширину проезжей части однополосных съездов без бортовых ограждений на всем их протяжении следует принимать, м:

5,5 - для левоповоротных съездов;

5,0 - для правоповоротных съездов.

Ширина обочин с внутренней стороны закруглений должна быть не менее 1,5 м, с внешней - не менее 3 м. Обочины на всю ширину должны иметь покрытие.

Ширину проезжей части однополосных съездов при устройстве бортовых ограждений на всем их протяжении следует принимать 6 м без учета уширения на кривых малых радиусов. Многополосные съезды следует проектировать с шириной каждой полосы движения 3,5 м с учетом уширения на кривых малых радиусов.

На съездах следует предусматривать устройство виражей с уклоном от 20 ‰ до 40 ‰.

Увеличение продольного уклона внешней кромки проезжей части на участке отгона виража на съездах не должно превышать 10 град.

ВОПРОС 3. СТАНДАРТНЫЕ, НЕСТАНДАРТНЫЕ И ПЕРЕКРЕСТКИ С КРУГОВЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Стандартные перекрестки. К стандартным отнесены перекрестки с 3-мя или 4-мя входами, расположенными без значимого смещения, примерно, под прямым углом и имеющие по одной проезжей части на каждом входе.

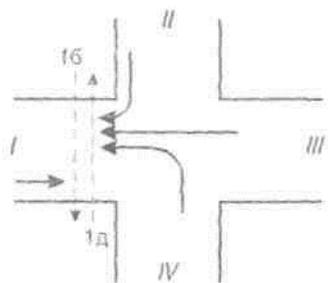


Схема стандартного перекрестка показана на слайде. Основой нормального функционирования стандартных перекрестков является обеспечение достаточной видимости и четкое обозначение приоритета. Как уже указывалось, на перекрестке должна быть обеспечена взаимная видимость конфликтующих участников за пять-шесть секунд до прибытия в точку конфликта - минимум за три

Слайд – Схема стандартного перекрестка

секунды. Если это не может быть обеспечено при нормальной скорости, последняя должна быть снижена и в первую очередь, для второстепенного потока.

T-образные перекрестки, в принципе, мало отличаются от четырехсторонних. Различия заключаются лишь в том, что примыкание всегда вынуждено снижать скорость из-за геометрических особенностей проезжей части. Отсюда вытекают два нюанса:

- при подъезде с примыкания должно быть обязательно выполнено визуальное препятствие, указывающее на конец прямого направления - здание, посадка, ограждение, плакат, дорожный знак огромных размеров с указанием маршрутов или, в самом крайнем случае, дорожный знак 1.31 «Направление поворота»;

- главной дорогой, как правило, должна быть прямая дорога или улица,

поскольку это естественно.

Если же главным направлением является уходящее влево или право, то со стороны прямого направления (особенно с той его части, куда поворачивает главная дорога) нет визуального препятствия и нет потребности в снижении скорости, что очень опасно. Более того, поворачивающий поток транспорта, теперь уже главный, движется на предельной скорости по условиям заноса или опрокидывания и водитель занят именно этим, а не наблюдением за второстепенным направлением, что усугубляет опасность.

На стандартных перекрестках имеются и другие особенности. Одна из них заключается в том, что при конфликтном правом повороте водитель почти одновременно имеет два главных конфликтующих потока - транспортный и пешеходный. Больше всего страдают от этого пешеходы, как незащищенные участники движения, и особенно для тех, где поворотный транспорт подкрадывается сзади.

Исходя из этих соображений, желательно выполнение двух условий:

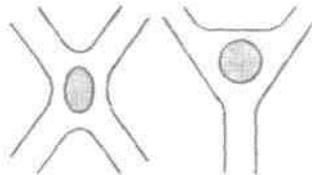
- должна быть обеспечена видимость не только конфликта между транспортными средствами, но и конфликта между транспортом и пешеходом;
- пешеходный переход должен быть отнесен от кромки проезжей части на такое расстояние, чтобы перед ним могла свободно поместиться одна поворачивающая машина, т.е. примерно на 6-8 м.

НЕСТАНДАРТНЫЕ ПЕРЕКРЕСТКИ

К нестандартным можно отнести перекрестки, которые имеют:

- более четырех входов;
- сложную конфигурацию, отличающуюся от стандартной;
- более, чем одну проезжую часть на входах;
- излишнюю, неиспользуемую площадь проезжей части.

Деление перекрестков на стандартные и нестандартные довольно условное и четкой границы, четкого перехода найти довольно трудно. Например, обычное пересечение двух шестиполосных магистралей считается стандартным, а Х-образное пересечение двухполосных улиц - нестандартным. Тем не менее, Х-образный или У-образный перекресток - это все-таки нестандартный, а особенность их заключается в том, что они имеют конфликт



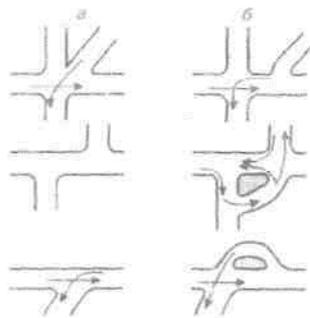
нестандартный, который в целом ряде случаев признается недопустимым. До какого-то момента такие перекрестки еще работают нормально, но при достижении некоторой нагрузки или при ухудшении условий видимости (например,

высокие деревья)

Слайд. Вариант организации движения на нестандартном перекрестке.

начинается рост аварийности с очень тяжелыми последствиями. И тогда обязательно начинаются организационные или реконструктивные мероприятия по ликвидации недопустимых конфликтов - за счет запрещения одного или нескольких направлений движения, введения светофорного регулирования, устройства дополнительных проездов с организацией традиционного левоповоротного движения и т.д. На слайде 2 показаны варианты организации движения и реконструкции на Х- и У-образных перекрестках.

Довольно часто встречаются перекрестки со смещенным одним (реже - двумя) входом.



Задачей является предупредить водителей об особенностях конфигурации перекрестка посредством дорожных знаков - либо на знаках приоритета, если они не заняты другой информацией, либо с помощью таблички типа 7.13 «Направление главной дороги» - а на особо опасных участках необходимо выполнить разметку, в том числе и вертикальную, установить

защитные ограждения и

Слайд. Особенности организации движения на нестандартных перекрестках

т.д. При возможности надо предпринимать усилия по визуальному трассированию, чтобы заранее подготовить водителей, Необходимо предпринимать меры по возможной реконструкции перекрестка, придав ему более подходящую форму (слайд).

К нестандартным можно отнести и перекрестки с одним запрещенным прямым движением, которые встречаются довольно часто. Здесь необходимо делать визуальное трассирование, если продолжение прямого движения очень опасно например, на встречный поток, Либо закрывать движение физически - если это, например, на пешеходную улицу. Либо дублировать запрет до и после въезда, если это, например, на полосу движения маршрутных транспортных средств.

Для упорядочения движения на перекрестках с излишней площадью применяют разметку либо делают приподнятые островки безопасности. Возможно, особенно при реконструкции, делать временные, деревянно-земляные островки, чтобы определить, где их чаще всего переезжают, и чтобы к ним привыкли водители.

ПЕРЕКРЕСТКИ С КРУГОВЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Перекрестки с круговым движением получили широкое распространение в практике дорожного движения. Кольцевое (или круговое) движение имеет место тогда, когда потоки движутся вокруг центрального островка против часовой стрелки, перекрестки с круговым движением устраивают там, где имеется более

4-х входов, где на площади имеется памятник, где сходятся примерно равные по мощности потоки, где не ожидается очень высокая нагрузка, где достаточно места и нет светофорного регулирования, как правило за городом. Необходимо отметить, что ширина полосы перекрестках с круговым движением больше, чем на прямых участках улиц, поскольку при движении по кольцу габаритная ширина, особенно для длиннобазных автомобилей, увеличивается. В среднем, ширина одной полосы принимается около четырех метров.

Перекрестки с круговым движением обладают следующими преимуществами:

- низкая относительная скорость движения, что уменьшает тяжесть последствий и позволяет эффективно взаимодействовать между собой транспортным потокам;

- хорошие условия левого поворота, который можно выполнять одновременно с нескольких полос;

- довольно высокая пропускная способность для пересечений в одном уровне;

- относительно невысокие удельные задержки транспорта;

- отсутствие необходимости в светофорном регулировании при умеренных и довольно высоких нагрузках.

К недостаткам кольцевых перекрестков можно отнести следующее:

- затрудненное пешеходное движение, что объясняется отсутствием регулирования и непрерывным транспортным потоком как на входах, так и на выходах;

- потребность в большой и ровной площади, которая в условиях города представляет колоссальную стоимость, особенно в центре города;

- увеличенная потребность в освещении, оборудовании и т.д.;

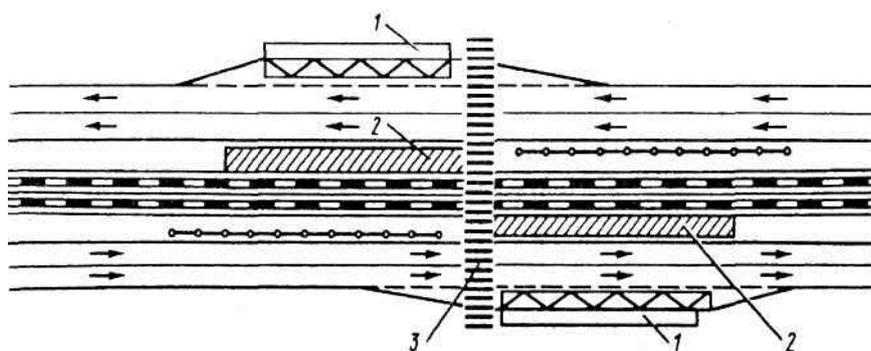
- ограниченная скорость движения прямых плавных потоков (до 40 км/ч), что не всегда приемлемо;

- невысокая эффективность в условиях светофорного регулирования и координации.

Известны два основных способа регулирования - отсутствие помехи справа и кольцо главное. При первом способе въезд на кольцо осуществляется без помех, а выезд, за исключением правоповоротного потока с помехой, с необходимостью пропускать въезжающий транспорт. Этот способ очень хорош для правоповоротных потоков, которые по существу, кроме пешеходов, не имеют помех. Но для прямых и левоповоротных он не пригоден, т.к. они вынуждены пропускать главные для них потоки, находящиеся к тому же справа. Кроме того, из-за ограниченной емкости кольца оно очень быстро заполняется остановленными автомобилями, и образуется затор, который немедленно распространяется на все входы, парализуя работу перекрестка с круговым движением. Поэтому, как только нагрузка возрастает, КПК перестает работать, даже если затор образуется только с одного входа.

При втором способе - кольцо главное - въезд на перекресток с круговым движением осуществляется во второстепенном режиме, а дальнейшее движение по кольцу осуществляется без помех. Этот способ хорош при любых нагрузках и характерен тем, что главный конфликтующий поток находится слева и хорошо виден, а очереди на въезд образуются на входах, не мешая работе самого перекрестка.

ВОПРОС 4. ПЕРЕХОДНО-СКОРОСТНЫЕ ПОЛОСЫ. ПЕРЕСЕЧЕНИЯ С ИСКУССТВЕННЫМИ СООРУЖЕНИЯМИ И ИНЖЕНЕРНЫМИ КОММУНИКАЦИЯМИ



Слайд. Схема переходной-скоростной полосы

ПЕРЕХОДНО-СКОРОСТНЫЕ ПОЛОСЫ. Переходно-скоростные полосы следует предусматривать:

- на дорогах I-а, I-б, I-в, II и III категорий – у соединительных ответвлений транспортных развязок;
- на пересечениях и примыканиях в одном уровне на дорогах I-в категории при расчетной интенсивности съезжающих (полосы торможения) или выезжающих (полоса разгона) автомобилей 50 ед./сут и более, на дорогах II и III категорий – при интенсивности 200 ед./сут и более;
- на дорогах I-а, I-б, I-в, II и III категорий – у площадок отдыха, автозаправочных станций;
- у автобусных остановок на дорогах I-б, I-в, II и III категорий, а также IV категории – при расчетной интенсивности движения, превышающей 1000 ед./сут.

Длину переходных-скоростных полос следует назначать:

- для замедления при повороте на съезд и для разгона при выезде со съезда с радиусами закруглений менее 30 м, а также для разгона при выезде со съезда с любым радиусом на совмещенную переходную-скоростную полосу – по таблице 15;

– для замедления при повороте на съезд с радиусом 30 м и более, а также для разгона при выезде со съезда с радиусом 30 м и более на отдельную полосу – по графику (слайд). При этом скорость в конце полосы торможения и в начале полосы разгона определяется по радиусу закругления съезда (для разгона – не более 50 км/ч), скорость в конце полосы разгона и в начале полосы торможения – в зависимости от расчетной скорости по таблице 3;

– для автобусных остановок на дорогах I-б, I-в, II и III категорий – по таблице 3 – для расчетной скорости 80 км/ч;

Таблица 3

Расчетная скорость, км/ч	Длина в метрах	
	Длина полосы торможения	Длина полосы разгона
140	270	370
120	140	220
100	90	180
80	70	160

– для автобусных остановок на дорогах IV категории – 40 м – для разгона и торможения. При наличии на входном участке съезда тормозной кривой длина переходно-скоростной полосы торможения может определяться в соответствии со скоростью, обеспечиваемой в начале тормозной кривой.

При расчетной интенсивности движения на дороге более 15 000 ед./сут, а по полосе разгона – более 2000 ед./сут длину полосы разгона, определенную в соответствии с указаниями настоящего пункта, следует увеличить на 70 м для дорог категории I-а и на 50 м – для дорог категорий I-б и I-в.

Переходно-скоростные полосы следует, как правило, проектировать параллельно основной проезжей части. На дорогах II и III категорий полосы торможения могут проектироваться клиновидного типа, в виде отгона длиной 80 м, – в случае, если их длина менее 50 м, разность скоростей не превышает 10 км/ч, а расчетная интенсивность движения – менее 1000 ед./сут. В остальных случаях минимальная длина переходно-скоростных полос параллельного типа должна быть не менее 50 м.

Переходно-скоростные полосы автобусных остановок на автомобильных дорогах IV категории допускается проектировать клиновидного типа с длиной переходно-скоростных полос: 80 м – для разгона и 60 м – для торможения.

Ширину переходно-скоростных полос следует принимать равной ширине основных полос проезжей части. Укрепленные полосы обочин вдоль переходно-скоростных полос разгона допускается не устраивать (таблица 4).

Таблица 4

Расчетная скорость, км/ч	Длина отгона, м	
	Полоса торможения	Полоса разгона
140	50	80
120	30	60
100	30	60

ПЕРЕСЕЧЕНИЯ С ИНЖЕНЕРНЫМИ КОММУНИКАЦИЯМИ

Пересечения автомобильных дорог с подземными и надземными коммуникациями следует выполнять в соответствии с требованиями ТНПА на проектирование этих сооружений. Инженерные сети следует размещать преимущественно в пределах поперечных профилей улиц: под тротуарами, разделительными полосами, парковками и автостоянками - тепловые сети, каналы или тоннели; на разделительных полосах, под автостоянками и парковками - водопровод, газопровод, хозяйственно-бытовую и дождевую канализацию. На полосе между красной линией и линией застройки следует размещать газовые сети низкого давления и кабельные сети (силовые, связи, сигнализации и диспетчеризации). В стесненных условиях на магистральных улицах (кроме улиц категории М), а также на улицах местного значения и проездах во всех случаях допускается прокладка дождевых и хозяйственно-бытовых коллекторов под проезжей частью, при этом верх люков колодцев инженерных сетей следует размещать в отметках проезжей части улицы. При ширине проезжей части более 22,5 м следует предусматривать размещение сетей водопровода по обеим сторонам улиц.

При реконструкции проезжих частей улиц с устройством дорожных капитальных покрытий, под которыми расположены подземные инженерные сети (кроме ливневых и хозяйственно-бытовых коллекторов), следует предусматривать вынос этих сетей на разделительные полосы и под тротуары.

При соответствующем обосновании допускается под проезжими частями улиц сохранение существующих, а также прокладка в каналах и тоннелях новых сетей. На существующих улицах, не имеющих разделительных полос, допускается размещение новых инженерных сетей под проезжей частью при условии размещения их в тоннелях или каналах; при технической необходимости допускается прокладка газопровода под проезжими частями улиц.

Прокладку подземных инженерных сетей, как правило, предусматривают совмещенную в общих траншеях; в тоннелях - при необходимости одновременного размещения тепловых сетей диаметром от 500 до 900 мм, водопровода диаметром до 500 мм, более 10 кабелей связи и 10 силовых кабелей напряжением до 10 кВ, при реконструкции магистральных улиц и районов исторической застройки, при недостатке места в поперечном профиле улиц для размещения сетей в траншеях, на пересечениях с магистральными улицами и железнодорожными путями. В тоннелях также допускается прокладка воздухопроводов и напорной канализации. Совместная прокладка газо- и трубопроводов, транспортирующих легковоспламеняющиеся и горючие жидкости, с кабельными линиями не допускается.

На участках застройки в сложных грунтовых условиях (лессовые

просадочные грунты) необходимо предусматривать прокладку инженерных сетей в проходных тоннелях. На селитебных территориях в сложных планировочных условиях допускается прокладка наземных тепловых сетей при наличии разрешения местных органов власти.

Расстояния по горизонтали (в свету) между соседними инженерными подземными сетями при их параллельном размещении следует принимать согласно нормативов, а на вводах инженерных сетей в здания усадебной и коттеджной застройки - не менее 0,5 м. При разнице в глубине заложения смежных трубопроводов более 0,4 м расстояния, следует увеличивать с учетом крутизны откоса траншеи, но не менее глубины траншеи до подошвы насыпи и бровки выемки.

Расстояния от строительных конструкций тепловых сетей или оболочек изоляции трубопроводов при бесканальной прокладке до сооружений и инженерных сетей следует принимать в соответствии со СНиП 2.04.03.

Пересечение инженерными сетями сооружений метрополитена следует предусматривать под углом 90° , в условиях реконструкции допускается уменьшать угол пересечения до 60° . Пересечение инженерными сетями стационарных сооружений метрополитена не допускается.

На участках пересечения трубопроводы должны иметь уклон в одну сторону и быть заключены в защитные конструкции (стальные футляры с защитой от коррозии или футляры из полимерных материалов, монолитные бетонные или железобетонные каналы, коллекторы, тоннели). Расстояние от наружной поверхности обделок сооружений метрополитена до конца защитных конструкций должно быть не менее 10 м в каждую сторону, а расстояние по вертикали (в свету) между обделкой или подошвой рельса (при наземных линиях) и защитной конструкцией - не менее 1 м. Прокладка газопровода под тоннелями не допускается.

В местах расположения сооружений метрополитена на глубине 20 м и более (от верха конструкций до поверхности земли), а также в местах залегания между верхом обделки сооружения метрополитена и низом защитных конструкций инженерных сетей глин, нетрепчатых скальных или полускальных грунтов мощностью не менее 6 м, изложенные требования к пересечению инженерными сетями сооружений метрополитена не предъявляются, а устройство защитных конструкций не требуется.

В местах пересечения сооружений метрополитена напорные трубопроводы следует предусматривать из стальных труб с защитой от коррозии в соответствии с требованиями ГОСТ 9.602 или труб из полимерных материалов с устройством с обеих сторон участка пересечения колодцев с водовыпусками и установкой в них запорной арматуры.

При пересечении подземных инженерных сетей с подземными пешеходными переходами следует предусматривать прокладку трубопроводов под тоннелями или в толще бетонного пола, а силовых кабелей и кабелей связи -

над тоннелями.

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Искусственные сооружения (мосты, путепроводы, эстакады, тоннели, водопропускные трубы, пешеходные мосты) в населенных пунктах проектируют в соответствии с требованиями ТКП 45-3.03-232.

Габарит в свету по высоте от низа конструкций путепроводов, эстакад и пешеходных мостов следует принимать, м, не менее:

- до поверхности проезжей части улиц - 5,0;
- до отметки головки рельса трамвая - 5,0.

Проектирование искусственных сооружений в населенных пунктах должно быть подчинено плану и профилю улиц. Допускается расположение искусственных сооружений на горизонтальных и вертикальных кривых.

При длине мостов и путепроводов более 100 м с подходами, при соответствующем обосновании, допускается уменьшать ширину элементов проезжей части и тротуаров до минимальных размеров для данной категории улиц. Сужение и расширение проезжей части в этих случаях следует выполнять на подходах к искусственному сооружению с отгоном 1:20 или кривыми в плане, допустимыми для данных категорий улиц. Ширину центральной разделительной полосы на искусственных сооружениях, расположенных на улицах категорий М и А, допускается уменьшать до ширины, необходимой для установки парапетных или металлических ограждений (с учетом прогиба) плюс 1 м с каждой их стороны.

В тоннелях, на эстакадах и путепроводах, где не допускается пешеходное движение, вдоль проезжей части следует предусматривать технические тротуары шириной от 0,75 до 1,00 м.

Не допускается организация водоотвода с проезжей части путепроводов и эстакад на проезжие части и тротуары нижележащих уровней. Расположение мостов, путепроводов, эстакад на автомобильных дорогах не должно вносить резких и неожиданных для водителей изменений в направлении дороги. Параметры мостов, путепроводов, эстакад должны обеспечивать единообразие условий движения по дороге.

Расположение мостов через судоходные реки следует согласовывать с Министерством по чрезвычайным ситуациям. Сброс воды с мостового полотна путепроводов и эстакад должен производиться за пределы верха земляного полотна и откосов автомобильных и железных дорог, проходящих под сооружениями. Вода с проезжей части и обочин подходов не должна быть допущена на мостовое полотно сооружений.

При отсутствии на подходах пешеходной дорожки, связанной с тротуаром на мосту или путепроводе, следует обеспечивать доступ пешеходов с тротуара на обочину дороги. При расположении мостовых сооружений на кривых в плане проезжая часть должна быть уширена. Проезжую часть мостовых сооружений на автомобильных дорогах I-а, I-б, I-в, II и III категорий допускается уширять за

счет полосы безопасности. При этом ширина полосы безопасности должна быть не менее 1 м.

При расположении опор путепроводов на разделительной полосе минимальное расстояние между опорой и кромкой проезжей части следует принимать с учетом конструкции ограждения опоры. При отсутствии промежуточных опор со стороны бровки обочины пересекаемой дороги расстояние от бровки до передней грани не обсыпных устоев или до конуса насыпи при обсыпных устоях путепроводов и пешеходных мостов должно быть не менее значений, указанных в таблице 5.

Таблица 5

Категория пересекаемой дороги	Расстояние от бровки до устоя (конуса в м), не менее				
	пешеходных мостов	путепроводов с числом полос движения			
		2	4	6	8
I-а, I-б, I-в, II, III	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0
IV	1,0	1,5	2,0	3,0	4,0
V	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

Боковые поверхности промежуточных опор (со стороны дороги) следует располагать за бровкой обочины пересекаемой дороги на расстоянии не менее 2 м для дорог I-а, I-б, I-в, II и III категорий, 0,5 м – для дорог IV и V категорий.

Габариты искусственных сооружений по высоте над автомобильными дорогами общего пользования всех классов следует принимать не менее 5 м. Габариты искусственных сооружений для пропуска под дорогой автомобильных дорог необщего пользования и скотопрогонов, при отсутствии специальных требований (например, для дорог промышленных предприятий), следует принимать не менее указанных в таблице 6.

Таблица 6

Назначение сооружения	Габарит искусственных сооружений, не менее, м	
	по ширине	по высоте
Для дорог VI-а, VI-б категорий и необщего пользования	8	5
Для скотопрогонов	5	2,5

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Организация дорожного движения в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях.
2. Организация дорожного движения на пересечениях дорог и улиц.
3. Особенности управления дорожным движением в местах пересечения автомобильных дорог с железными дорогами, искусственными сооружениями и инженерными коммуникациями.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 года № 1851 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 07.05.2015 [№382](#)) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

3. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-ХІІ (ред. от 04.01.2014) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 1 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 328 с.

Дополнительная литература:

1. Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 2 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 306 с.

2. Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2010. – 137 с.

3. ТКП 45-3.03-227-2010 (02250) Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования.

4. ТКП 45-3.03-19-2006 (02250) Автомобильные дороги. Нормы проектирования.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ

Тема № 18

«Организация движения пешеходов»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Автомобиль стал неотъемлемой частью жизни человека. Главное достоинство автомобиля - скорость, но злоупотребление ею грозит аварией, что приводит к тяжелым последствиям с большим материальным ущербом, а зачастую и человеческими жертвами. По статистике наезды на пешеходов составляют основную часть дорожных происшествий, примерно 8 из 10 от их общего количества. Виновниками большинства из них являются сами пешеходы, но не редко, сами водители нарушают ПДД.

Немаловажное значение имеет правильное управление дорожным движением как пешеходов, так и водителей, и в первую очередь это разделение транспортных и пешеходных потоков.

ВОПРОС 1. ПЕШЕХОДНЫЙ ПОТОК И ЕГО ХАРАКТЕРИСТИКА

Пешеходы самая многочисленная, неподготовленная, трудно управляемая и в то же время самая незащищенная категория участников движения. В отличие от водителей, они не проходят медицинского освидетельствования на право движения по улично-дорожной сети, а пользуются такими, какими они есть. А есть они очень разные – и здоровые и не очень, молодые сильные и старые немощные, с хорошей координацией и не очень, собранные и рассеянные, хорошо и плохо видящие, думающие как безопасно перейти проезжую часть и думающие в это время о совершенно других вещах. Последних бесконечное множество и все они влияют на процесс движения. Но особенно важно, когда пешеход вступает в контакт с транспортным потоком – на проезжей части. Именно переход проезжей части является самым трудным и самым нерешенным вопросом в управлении дорожным движением.

Доказано, что для пешехода характерны следующие поведенческие особенности: старается идти кратчайшим путем, старается экономить мускульную энергию, плохо видит неосвещенные участки, плохо ориентируется в сложных дорожно-транспортных ситуациях, страшно не любит идти назад по отношению к цели, допускает определенный риск и ошибки при выборе решений, а также имеет предел терпеливого ожидания.

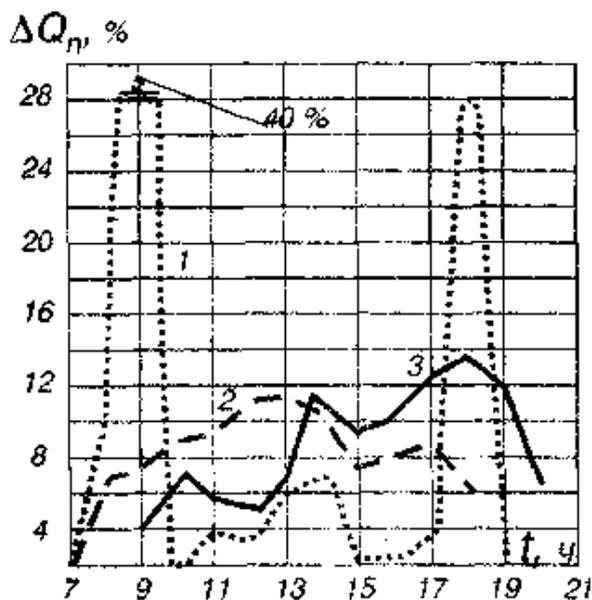
Не мало опасности, поджидает пешеходов также в темное время суток. В темное время пешеходы, которые пытаются перейти дорогу испытывают определенные трудности, им противостоит «разношерстный» по световым характеристикам поток - кто с сильным ослепляющим светом, кто на габаритах, кто с одной загрязненной фарой и т.д. Поэтому пешеход сильно затруднен при определении полосы движения, расстояния и скорости автомобиля и намного чаще допускает ошибки. Если учитывать, что и водитель его хуже видит, то становится понятным, почему в темное время наезды на пешеходов случаются более часто, а их последствия особенно тяжелые.

Опасным является и т.н. «переходной период» - начало темноты, сумерки, когда еще и не темно, но уже и не светло. В этот период и водитель и пешеходы еще не осознали наступившей опасности, уже изменившихся условий, и продолжают по инерции двигаться так, как в светлое время.

Однако самыми опасными, самыми тяжелыми условиями можно считать совокупность темного времени и затянувшейся ненастной погоды, как правило, поздних осенних сумерек или ночи. Проезжая части мокрая, грязная и скользкая, стекла машин и фары покрыты слоем грязи, свой свет слабый, а встречный - слепит. Пешеходы, промокшие и замерзшие, теряют всякую осторожность и ориентировку.

Пешеходные потоки формируются объектами тяготения пешеходов, которыми являются здания и сооружения, транспортно-пешеходные узлы, пешеходные переходы, торговые точки, зоны отдыха и т.д. Формирование

людских потоков у объектов тяготения подчиняется определенным закономерностям, которые изучаются в градостроительных дисциплинах. В качестве иллюстрации на рис.1 приведены распределения по времени людских потоков у рынка, магазина и учреждений.



Между транспортными и пешеходными потоками имеются значительные различия, обусловленные различными скоростями движения, массой и габаритами элементарных частиц, уровнем подготовки к движению, последствиями столкновений и т.д. Вместе с тем, между ними существует принципиальное сходство, обусловленное, кроме общих физических закономерностей, еще и тем, что элементарными частицами обоих потоков управляют люди.

Рисунок 1. График изменения интенсивности пешеходного движения в зависимости от времени суток.

Поэтому многие процессы, связанные с мотивацией и с психофизиологическими возможностями человека практически аналогичны, что и предопределяет аналогичные подходы при изучении обоих потоков. К основным показателям, характеризующим пешеходные потоки, относятся скорость, интенсивность и плотность пешеходного движения. Скорость движения человека спокойным шагом колеблется в среднем в пределах от 0,5 до 1,5 м/с и зависит от: возраста и состояния здоровья, цели передвижения, дорожных условий (ровности, продольного уклона и скользкости покрытия), окружающей среды (видимости, осадков, температуры воздуха). Согласно многократных исследований, в зависимости от типа и состояния дорожного покрытия скорость движения пешеходов на пешеходных переходах при темпе движения, называемом по визуальной оценке спокойным шагом, может изменяться в 2,2 раза, в зависимости от возраста - в 1,7 раза, от длины перехода - в 1,4 раза. Скорость движения пешеходов на переходах улиц с широкой проезжей частью больше, чем на узкой проезжей части. Передвижения пешеходов могут также характеризоваться величиной обратной скорости - темпом движения.

На скорость движения людей в условиях интенсивного пешеходного потока существенное влияние оказывает его плотность, при достижении значения - более $0,5$ чел/ m^2 создаются ощутимые помехи в пешеходном потоке, что способствует снижению скорости пешеходного потока. Кроме того, очень существенным фактором является психологическое воздействие опасности на пешеходов при переходе ими через проезжую часть, в связи с чем, на переходах скорость обычно существенно выше, чем при движении по тротуарам или тем более по прогулочным парковым аллеям.

В качестве средних значений скорости пешеходов могут быть приняты следующие значения (м/с). Движение по тротуару:

- в свободных условиях $0,6-0,8$;
- в стесненных условиях $0,4-0,5$.

Движение по наземным пешеходным переходам:

- при малой плотности движения $1,1-1,3$;
- при высокой плотности движения $0,8-1,0$.

Движение по аллею $0,5$.

Однако скорость движения людей может быть и значительно выше приведенных величин, особенно это характерно для мужчин в возрасте 19-25 лет, которые могут при быстром шаге развивать скорость $3,3-3,6$ м/с, а при быстром беге до $6-7$ м/с. При этом резко увеличивается расстояние, на котором человек может остановиться при обнаружении опасности. Если при движении спокойным шагом это расстояние на сухом покрытии не превышает $1-1,5$ м, то при указанных выше скоростях движения, остановочный путь возрастает до $3,3-9$ м. Это обстоятельство наряду с большей для водителей внезапностью появления на проезжей части людей создает повышенную опасность и должно разъясняться при проведении воспитательной работы с участниками движения.

Интенсивность движения пешеходов колеблется в очень широких пределах в зависимости от характера улицы или дороги и от расположенных на них объектов притяжения. Особенно высокая интенсивность движения пешеходов характерна для главных и торговых улиц крупных городов, а также в зоне транспортных пересадочных узлов (вокзалы, станции метрополитена).

Для пешеходных потоков характерна значительная неравномерность в течение суток, так период наиболее оживленного движения наблюдается в течение 12 ч. В течение этого периода коэффициент часовой неравномерности может быть принят ориентировочно $1,5$. Однако данные для разработки конкретных решений должны быть получены натурными наблюдениями. Плотность пешеходного движения колеблется в широких пределах и оказывает влияние на скорость движения пешеходов и соответственно на пропускную способность пешеходных путей. Так же, как и для транспортного потока, предельная плотность пешеходного движения определяется соответствующими габаритными размерами движущихся объектов. Так, габаритная площадь человека в статическом положении в летней одежде составляет $0,1-0,2$ m^2 , в

зимней одежде может достигать $0,25 \text{ м}^2$, а при наличии ручной клади может увеличиваться до $0,5 \text{ м}^2$.

В зависимости от плотности различают свободное движение, когда каждый человек в любой момент может изменить скорость и направление своего движения (плотность примерно до $0,5 \text{ чел/м}^2$), и стесненное движение, когда плотность потока ограничивает свободу движения людей. Наблюдения показывают, что для свободного движения дистанция между движущимися в колонне людьми должна достигать 2 м (что можно условно назвать динамическим габаритом длины пешехода). Ощутимые помехи наблюдаются уже при $0,7-0,8 \text{ чел/м}^2$, а при 4 чел/м^2 движение следует считать полностью стесненным.

Пределная скорость в стесненных условиях, при которой поток еще может продолжать движение, достигает - 5 чел/м^2 . В этом случае скорость потока резко падает и составляет $0,3 \text{ м/с}^2$. Одним из дополнительных показателей, который необходимо применять при решении вопросов организации пешеходных переходов, является время задержки потока, которое можно определить по фактическому времени, потерянному каждым человеком, вынужденным дожидаться возможности перехода, или по среднему значению этого времени, отнесенному к каждому пешеходу, проходящему через данный перекресток.

Особое значение с точки зрения безопасности имеют характеристики движения пешеходов через проезжую часть. Одной из особенностей здесь является, т.н. предел терпеливого ожидания. Он заключается в том, что после некоторого ожидания возможности нормального перехода проезжей части, пешеход проявляет нетерпение и начинает больше рисковать. Это проявляется в том, что пешеход принимает меньший интервал в транспортном потоке и вынужден совершать переход с большей скоростью, избегая наезда автомобиля. Чем больше время ожидания, тем больший риск принимает пешеход и выполняет переход проезжей части уже на пределе своих скоростных возможностей. В этом случае малейшая ошибка может привести к тяжелым последствиям, потому что резервы скорости пешехода исчерпаны, и избежать неприятностей может только водитель, предприняв экстренное торможение или объезд. Время терпеливого ожидания очень индивидуально и сильно зависит от условий движения, однако, по некоторым данным, этот предел наступает где-то после 1,5-минутного ожидания.

На риске остановимся несколько подробнее. Прежде, чем принять то или иное решение, пешеход, как, впрочем, и любой иной участник движения, оценивает это решение с двух основных позиций - опасность и производительность (или выигрыш). Опасность, по мнению пешехода, переходящего проезжую часть, заключается в том, что ему придется метаться между автомобилями, что очень неудобно; останавливаться и стоять рядом с мчащимися машинами, что очень неприятно и даже страшно. Представляется, что картина наезда автомобиля персонально на него, на пешехода, ему никогда

не приходит в голову. На других - это еще возможно, а вот конкретно на него - нет, это невозможно. Даже если он лично и ошибется, то эти водители что-нибудь придумают и обязательно спасут его и все как-нибудь обойдется на этот раз.

Еще большая опасность, т.е. еще более неприятно, когда на виду стоит инспектор - он будет свистеть, ловить, расспрашивать, штрафовать. Это очень неприятно и опасно, даже больше, чем метаться между машинами. А если нет инспектора и транспортный поток «терпимый» (т.е. не очень страшный), тогда к чему все эти условности с Правилами. Выигрыш налицо - не надо идти на переход или на перекресток, не надо возвращаться назад, не надо терять время и усилия, не надо переходить проезжую часть только под прямым углом, а можно делать так, как мне удобно. Если это регулируемый перекресток, то не надо ждать зеленого сигнала, т.е. терять время, и можно идти по диагонали - так короче.

Таким образом, с одной стороны риск, опасность, а с другой - выигрыш. Чем меньше риск, тем чаще я его принимаю, тем на меньший выигрыш я его размениваю. И, наоборот, чем больше риск, тем реже я на него иду, тем большим должен быть ожидаемый выигрыш. И если, например, передо мной грунтовый переулочек, где нет ни машин, ни инспектора, то я не сделаю и одного лишнего шага, чтобы перейти его по Правилам - здесь риск нулевой. Если же я стою на железнодорожном переезде и передо мною тянется длинный грузовой поезд, то я буду стоять перед ним ровно столько, сколько он будет тянуться - здесь риск абсолютный и цена ему - моя жизнь. Все остальные случаи являются промежуточными и зависят от ширины проезжей части, интенсивности и скорости движения, состава потока, условий видимости, ровности, скользкости и многого другого, а так же от моего личного Я, возраста, состояния здоровья, общей подготовки, психического состояния, уровня культуры и т.д.

Из этого следует, что имеет значение не только культурный уровень водителей и пешеходов, но и культура ОДД. При этом, как представляется, культура ОДД формирует ответные действия участников. Разумеется, культура ОДД - понятие очень емкое и включает практически все подсистемы дорожного транспорта, в том числе, разумеется, и управление движением.

Как представляется, в задачи организации движения входит создание таких условий, при которых пешеходу, и не только ему, было бы выгодно принимать объективно лучшие решения, во всяком случае, более безопасные с его точки зрения. А эту точку зрения надо формировать всеми доступными способами - нормативами, подготовкой, дорожными условиями, средствами регулирования.

ВОПРОС 2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ

Как известно, при организации движения пешеходов, как нигде более, необходим учет мотивации данных участников. Для них характерно сильное рассеивание (дисперсия) психофизиологических свойств. Движению пешехода по тротуарам и пешеходные дорожки уделено достаточно внимания в градостроении, потому что эти вопросы преимущественно решаются градостроительными методами и приемами. В этой связи можно напомнить, что средняя ширина полосы движения для пешехода примерно равна 0,75 м, а в районах вокзалов, рынков и т.п., где пешеходы имеют багаж - около 1 м. Минимальное расстояние между движущимися пешеходами равно около 2 м. Пропускная способность полосы пешеходного движения - около 2000 чел/час.

Итак, максимальный учет психофизиологических особенностей пешехода, использование факторов, формирующих его мотивацию, абсолютная честность во взаимоотношениях и первичность управляющих воздействий, а реакция пешеходов - вторична. И еще: нет мелочей - мотивация пешеходов учитывает все.

КЛАССИФИКАЦИЯ УЛИЦ. Сегодняшние нормативы требуют от пешеходов выполнения заведомо невыполнимых требований - переходить проезжую часть дороги только по пешеходным переходам или на перекрестках, если они находятся в зоне видимости. При этом, в понятие дорога вкладывается и супер нагруженная магистраль.

Предлагаемая классификация улиц устраняет этот недостаток. На пешеходных улицах движение транспорта запрещено, за исключением специальных машин, движущихся на предельно низкой скорости - до 10 км/ч. Пешеход имеет абсолютное преимущество. На улицах, отнесенных к категории «Жилые», где интенсивность транспорта очень мала, а скорость его жестко ограничена (20-30 км/ч), можно не только переходить улицу в любом месте, но и ходить по ней в любом направлении - пешеход здесь, если и не имеет преимущества перед автомобилем, то, по меньшей мере, равноправен с ним.

На улицах, отнесенных к категории «Магистралей», где интенсивность и транспортная нагрузка весьма велики, действуют почти сегодняшние нормы - пешеход имеет право переходить проезжую часть только там, где это разрешено. При этом, все остальные, не разрешенные для перехода места огорожены либо физическими ограждениями, либо запрещающими надписями и знаками. Если этого нет, то улица теряет статус магистрали.

На улицах, не относящихся к категории «Магистралей» и дорогах, пешеходу разрешается переходить проезжую часть в любом месте, где это не запрещено либо физическими ограждениями, либо знаками. Но при полном преимуществе транспорта - вина и ответственность за возможные конфликтные ситуации и последствия полностью ложатся на пешехода (если транспорт только не превысил скорость - тогда обоюдная ответственность). Если же пешеход желает иметь определенные льготы и большую безопасность, он должен пользоваться пешеходными переходами.

Можно задаться вопросом: какие же выгоды имеет пешеход, пользуясь пешеходным переходом? Во-первых, на пешеходных переходах скорость движения предписано или рекомендовано снизить на 20% - невыполнение требований в случае происшествия грозит для водителя неисчислимыми потерями. Во-вторых, на пешеходных переходах в случае аварии наступает совместная ответственность, что заставляет водителя еще более лояльно относиться к пешеходу. И, в-третьих, имеются переходы, где пешеходы получают однозначный приоритет перед транспортом. Таким улицам и дорогам, а их количество и протяженность составляют подавляющее большинство, пешеходу дается полная свобода при переходе проезжей части, но резко возрастает и его ответственность. И не только за свершившуюся аварию, но и за создание конфликтной ситуации.

КЛАССИФИКАЦИЯ ПЕРЕХОДОВ. Наземный переход проезжей части характеризуется многообразием условий движения - величиной и периодичностью транспортной и пешеходной нагрузки, составом транспортного и пешеходного потока, условиями видимости, шириной проезжей части, дисциплинированностью участников и т.д. Естественно, этому многообразию условий должно соответствовать многообразие видов регулирования - в противном случае между конфликтующими участниками движения не будет достигнут необходимый уровень взаимопонимания, что неизбежно приведет к нежелательным последствиям, т.е. к потерям, которых можно было бы избежать.

НЕРЕГУЛИРУЕМЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ

Рассмотрим следующие элементы организации нерегулируемых пешеходных переходов - выбор места, видимость, знаки, разметка, островки безопасности, ограждения и т.д.. Как указывалось, пешеходные переходы организуются на магистральных улицах - с целью обеспечения возможности перехода проезжей части, и на нормальных улицах - с целью повышения безопасности при переходе проезжей части. Важнейшим условием нормального функционирования пешеходного перехода является правильный выбор места расположения. Пешеходный переход должен располагаться в удобном и безопасном месте. Если он будет расположен в безопасном, но неудобном месте, им, попросту, не будут пользоваться. Если он будет расположен в удобном, но опасном месте, то это приведет к большим потерям с человеческими жертвами.

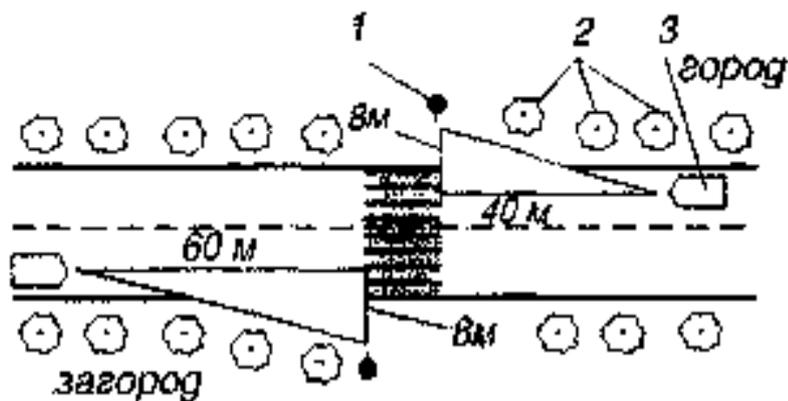


Рисунок 1. Треугольник боковой видимости.

Безопасность участка определяется тем, что должна быть обеспечена взаимная видимость конфликтующих участников. Треугольник боковой видимости определяется из расчета взаимной видимости конфликтующих участников не менее 3-х секунд до прибытия в конфликтную точку (рис.1). Принимая скорость пешехода около 3 м/с - легкий бег, и расстояние конфликтной точки в 1 м от кромки проезжей части, получим пешеходную сторону треугольника, равную 8 м от кромки проезжей части дороги.

В пределах указанного треугольника не допускаются посадки деревьев или декоративных кустарников, электрошкафы, массивные опоры, плакаты, дорожные знаки и т.д., а также должна быть запрещена остановка-стоянка транспорта. Как исключение, можно допустить одиночные опоры линии электроосвещения. А также:

- не должно быть спуска проезжей части, большего, чем на 2%. Если по каким-либо причинам уклон больше, должна быть рекомендована или предписана пониженная скорость.

- перед нерегулируемым пешеходным переходом не должно быть мест повышенного маневрирования транспорта, вызванного, например, интенсивным выездом-заездом на боковую улицу, объездом какого-либо постоянного препятствия, слиянием транспортных потоков и т.д.

Удобство расположения пешеходных переходов определяется следующими факторами:

- пешеходный переход расположен на самой траектории или в непосредственной близости от траектории движения мощных пешеходных потоков. Известны способы выбора месторасположения пешеходных переходов по методу наименьших моментов, при котором сумма произведений интенсивности пешеходных потоков на расстояние их до искомого перехода с обеих сторон (правой и левой) примерно равны. Следует, однако, помнить, что речь идет о второстепенных, маломощных потоках, расположенных в зоне

притяжения будущего перехода, а это никак не более 30-40 м (или даже меньше). Здесь надо учитывать, что если нет значимых препятствий, то пешеход очень неохотно отклоняется от заданной (основной или промежуточной) цели, и чем больше угол отклонения, тем больше его сопротивление. По некоторым данным, предельный угол не превышает 30 градусов. Думается, однако, что это не совсем так и играет роль не только и не столько угол, сколько видимая величина перехода. При малых перепроходах угол может быть и большим.

Подход к переходу выполнен безупречно - широкий и чистый асфальт, освещение, идеальная ровность, просторная накопительная площадка. В любом случае, подход к переходу должен быть намного удобнее и приятнее, чем не к переходу - это может быть достигнуто как естественным, так и искусственным путем. Возможно, на подходе к переходу можно каким-либо образом разместить промежуточную цель, чтобы путь к нему сделать не принудительным, а естественным приближением к промежуточной цели.

Имеются довольно жесткие ограничения при выборе мест расположения ПХ. Во-первых, они должны быть расположены прямо напротив близких дверей магазинов, проходных предприятий и, особенно, калиток школ или иных детских учреждений. Дело в том, что дети имеют свойство полностью отключаться от реальной обстановки и выбегать прямо со школьного двора на пешеходный переход, что чрезвычайно опасно. Необходимо на их пути устроить сильное препятствие и повернуть поток по тротуару на 20-30 м, лучше против движения транспорта. В этом случае и дети имеют возможность, все-таки, увидеть и осмыслить опасность, и водители транспорта смогут предпринять необходимые действия - включить свет, дать сигнал, снизить скорость, принять левее. В той же мере это относится и к взрослым, особенно спешащим после работы, на обед или из магазина.

Не следует располагать пешеходный переход сразу же за поворотом дороги, поскольку с одной стороны видимость его будет недостаточной. Вообще, располагать переход на повороте нежелательно, но если уже нет иного выхода, то, возможно, на самой излучине, чтобы он был хорошо виден с обеих сторон. В этом случае, очевидно, следует предпринять дополнительные усилия по улучшению видимости и предупреждению водителей.

Согласно современным нормативам, пешеходный переход в населенных пунктах должен быть виден водителю не менее, чем за 150 м. Отметим, что само понятие расстояние видимости перехода требует определения - то ли это проезжая часть, разметка, то ли это дорожный знак, то ли пешеход. Кроме того, как известно, 150 м в населенных пунктах соответствует 9 секундам движения, что для городских условий явно много. За эти 9 секунд водитель получит (или может получить) значительный объем другой информации, которая вытеснит или оттеснит полученную ранее. Поэтому считается достаточным и более целесообразным установить нижний предел в 6 секунд, т.е. 100 м.

Не следует устраивать пешеходные переходы в местах, где к проезжей части близко подходит забор, грязный, с торчащими гвоздями или кусками проволоки – люди стараются избегать такого места вместе с переходом. Не следует привязывать переход к опорам, расположенным, например, в 10 м от траектории движения - пешеходы будут идти по своей траектории, 10 м для них - это много.

Ширина перехода, как правило, ограничена нормативной величиной 4 м. В принципе, она возможна и больше, если пешеходный поток очень велик - расчет ведется из условия 1 м ширины перехода на каждые 500 чел/час. интенсивности, но не менее 4 м. Однако, как представляется, если пешеходный поток на нормальной улице превышает 2000 чел/час., то нерегулируемый пешеходный переход должен быть заменен либо на переход с пешеходным вызывным устройством либо на регулируемый пешеходный переход.

Возможны случаи, когда траектории движения пешеходов рассредоточены на небольшом удалении - до 50 м, и они настолько объективны, закономерны и независимы, что объединению не поддаются. Такие планировочные случаи имеют место при концентрации остановочных пунктов маршрутного транспорта и трамвая, в районе проходных крупных предприятий и организаций, в некоторых торговых центрах, где объекты расположены компактно по обеим сторонам улицы и т.п. В подобных случаях целесообразно резко расширить границы перехода, в пределах до 50 м, придав им статус нерегулируемой пешеходной зоны. Обозначение этой зоны на первых порах можно было бы произвести с помощью табличек, как для транспорта, так и для пешеходов. Что касается разметки, то достаточно было бы выполнить ее на двух крайних траекториях, а при необходимости - дополнительно на одной из средних траекторий.

В некоторых случаях, в местах близкого расположения домов инвалидов или престарелых и т.д., целесообразно отдавать приоритет пешеходам. Конечно, при значительной транспортной нагрузке необходимо вводить светофорное регулирование, однако, если нагрузка незначительная, можно ограничиваться организацией нерегулируемых пешеходных переходов с приоритетом пешеходов. На таких переходах пешеход имеет однозначное преимущество. Обозначение таких переходов может быть выполнено с помощью нанесения стоп-линий перед разметкой (разметка обязательна), установкой знака 2.4 «Уступить дорогу» с силуэтом пешехода перед переходом и обязательным предписанием или рекомендацией снижения скорости до 30 км/ч (рис. 2).

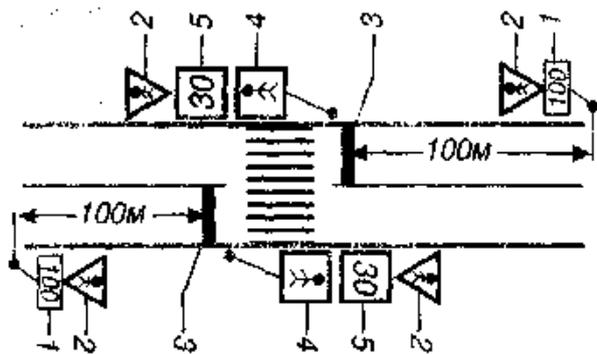


Рисунок 2. Схема размещения технических средств организации дорожного движения на нерегулируемом пешеходном переходе.

Разумеется, установка дополнительного светофора с желтым мигающим сигналом или даже 2 сигналами также желательна на подобных переходах.

ВОПРОС 3. ПЕШЕХОДНЫЕ ПУТИ. РЕГУЛИРУЕМЫЕ И ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ В РАЗНЫХ УРОВНЯХ

ПЕШЕХОДНЫЕ ПУТИ. Жилые, общественные и ландшафтно-рекреационные территории поселений должны быть обеспечены непрерывной сетью благоустроенных пешеходных путей, которая включает в себя тротуары улиц различного функционального назначения, пешеходные дорожки на межуличных и внутриобъектных территориях, аллеи, бульвары, пешеходные улицы и площади, надземные, наземные и подземные пешеходные переходы через транспортные пути, другие препятствия (реки, овраги и т. п.).

Пешеходные пути должны формировать благоустроенное коммуникационное пространство, связывающее основные функциональные зоны, обеспечивающее свободное и безопасное передвижение людей. Систему пешеходных путей следует формировать с учетом возможности передвижения лиц с ограниченными физическими возможностями к главным входам в жилые здания, общественные здания и сооружения, рекреационные объекты, объекты туризма и спорта, к площадкам отдыха. Пешеходные пути на междистриктных территориях должны связывать все основные объекты и узлы массового тяготения населения по наиболее коротким направлениям.

Тротуары, пешеходные улицы, дорожки, лестницы и пешеходные переходы через проезжую часть улиц населенных пунктов следует проектировать также в соответствии с требованиями стандартов.

Лестницы на пешеходных дорожках следует дублировать пандусами либо устраивать дублирующие пешеходные пути, при этом увеличение дальности передвижения, в сравнении с кратчайшим путем, должно быть не более чем в 1,3 раза. В особо сложных условиях при высоте подъема более 3,0 м взамен пандуса следует устраивать дублирующий путь.

Пешеходные пути и площадки в пересадочных узлах следует проектировать из условия обеспечения плотности движения, чел./м², не более: 1,0 - при одностороннем движении; 0,8 - при встречном движении; 0,5 - при устройстве распределительных площадок в местах пересечения и 0,3 - в центральных и конечных пересадочных узлах у вокзалов и на линиях скоростного внеуличного транспорта.

Размеры полос пешеходного движения и площадок, на которых могут находиться лица с ограниченными физическими возможностями, должны соответствовать требованиям СНБ 3.03.02.

Ширину тротуаров, размеры накопительных и распределительных площадок у административных и торговых центров, гостиниц, театров, выставок и рынков следует проектировать из условия обеспечения плотности пешеходных потоков в час пик не более 0,3 чел./м², на предзаводских площадках, у спортивно-зрелищных учреждений, кинотеатров, вокзалов - не более 0,8 чел./м².

РЕГУЛИРУЕМЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ. Необходимость введения светофорного регулирования не должна зависеть только от интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков. Очевидно, должна быть оценена опасность перехода проезжей части и если она не уменьшается другими способами - рекомендация пониженной скорости, нерегулируемых пешеходных переходов с приоритетом пешеходов, улучшение видимости и т.п., то необходимо введение регулирования.

В основу светофорного регулирования пешеходного движения должны быть положены следующие принципы:

- пешеходы подчиняются только сигналам пешеходных светофоров. Сигналы транспортных светофоров для пешеходов не имеют юридической силы и могут служить, в крайнем случае, как дополнительная информация при принятии решений;

- пешеходные светофоры должны отличаться от транспортных, как минимум, по следующим признакам:

- наличие пешеходного силуэта (для слепых - звукового сигнала);

- характерное расположение - низко и горизонтально, прямо напротив по ходу движения;

- характерный силуэт самого светофорного объекта. Не допускается совмещение транспортных и пешеходных светофоров - между ними должно

быть достаточное расстояние.

При светофорном регулировании во многих случаях имеет место излишнее время горения зеленого сигнала для транспорта и, естественно, короткое для пешеходов. Как правило, это бывает на нормальных улицах с низкой или умеренной нагрузкой, когда объекты включены в координированное управление по большому циклу. Этот цикл по каким-то соображениям (например, трехфазное регулирование) необходим только на части светофорного объекта, а на остальных он совершенно не нужен и некуда деть избыточное время горения зеленого сигнала. Не редко бывает такая ситуация, когда при горении красного сигнала для пешеходов и отсутствии транспортной нагрузки имеет место массовое нарушение правил - пешеходы резонно идут на красный. При очень низких нагрузках, когда светофорное регулирование вводится для транспорта по условиям безопасности, например, из-за недостаточной видимости или наличия трамвайного движения, жесткое регулирование пешеходного движения часто нецелесообразно.

Чтобы привести регулирование в соответствие с реальностью, на перекрестках с очень низкой транспортной нагрузкой может быть введен режим переменного приоритета. В этом случае, в зависимости от конкретных обстоятельств, регулирование может осуществляться с помощью поцикловых комбинаций: красный + желтый - для одного направления, и зеленый + желтый мигающий сигнал - для другого направления. Либо для транспорта - переменный приоритет, а для пешеходов – желтый мигающий сигнал; или же для транспорта - жесткое регулирование, а для пешеходов - переменный приоритет или желтый мигающий сигнал. Возможны также варианты применения различных режимов регулирования пешеходного движения на одном и том же светофорном объекте, когда транспортная нагрузка на разных переходах существенно отличается.

При организации пешеходной фазы надо разрешать пешеходам движение по любым направлениям во время горения ЗС. При этом, однако, придется предоставлять пешеходам несколько больший переходной интервал, обеспечивающий переход проезжей части по диагонали перекрестка пусть и с несколько большей скоростью. Очевидно, пешеход должен быть предупрежден, что по диагонали идти следует несколько быстрее.

ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ В РАЗНЫХ УРОВНЯХ. Ширину пешеходных переходов на магистральных улицах следует определять в зависимости от расчетной интенсивности пешеходного движения в час пик. Ширину полосы движения следует принимать равной 1 м; пропускную способность полосы в тоннеле - 2000 чел./ч, пешеходных пандусов - 1750 чел/ч, лестниц - 1500 чел/ч.

Минимальную ширину перехода следует принимать равной 3 м, двухсторонних лестниц (при условии устройства двух лестниц в каждом торце перехода) - по 2,25 м каждая.

Продольный уклон пешеходного тоннеля или моста следует

предусматривать не более 40 ‰ при поперечном уклоне 2 ‰. Допускается устройство пола тоннеля без продольного уклона с устройством водоотводного лотка, продольный уклон которого принимается от 2 ‰ до 5 ‰.

Площадки следует устраивать с уклоном 1,5 ‰. Верхние площадки должны быть приподняты над уровнем тротуара на 0,05-0,15 м. При капитальном ремонте и реконструкции построенных ранее пешеходных переходов допускается сохранение существующих размеров лестниц и разбивки их на марши по количеству ступеней при соответствующем технико-экономическом обосновании, при этом высота и ширина ступеней назначается одинаковой на всем протяжении лестничного схода.

Лестницы пешеходных тоннелей в местах, установленных архитектурно-планировочным заданием, должны дублироваться пандусами для передвижения инвалидов на креслах-колясках и пешеходов с детскими колясками. Верхнюю площадку пандуса следует приподнимать на 0,04-0,12 м над уровнем тротуара с устройством въездной ramпы длиной не менее 2 м. При соответствующем технико-экономическом обосновании допускается устройство лифтов или подъемников для инвалидов.

Высоту пешеходных тоннелей от уровня пола до низа выступающих конструкций следует принимать не менее 2,3 м. Высоту прохода в свету от уровня ступеней до низа конструкций в районе входных групп в условиях реконструкции и капитального ремонта допускается сохранять существующую, но не менее 2,1 м. В пешеходных переходах следует предусматривать помещения для размещения электротехнических устройств, водопроводного ввода, хранения уборочного инвентаря, для водоотливной установки и устройства по обогреву лестничных маршей и пандусов, а также помещения для обслуживающего персонала. В состав подземных переходов допускается включать объекты попутного обслуживания: киоски, торговые автоматы, телефоны-автоматы и т. п.

Лестничные сходы и пешеходные пандусы, как правило, устраивают открытыми и располагают в пределах тротуаров и полос озеленения с учетом направления и интенсивности пешеходных потоков. Допускается устройство лестничных сходов, встроенных в здания. При соответствующем технико-экономическом обосновании допускается устройство над входами остекленных павильонов с учетом обеспечения необходимой видимости.

На лестничных сходах следует предусматривать поручни, а пешеходные пандусы ограждать перилами. Открытые лестничные сходы следует ограждать парапетами и перилами общей высотой не менее 1 м от поверхности тротуара, в том числе высота парапета должна быть от 0,3 до 0,5 м. Расстояние от внешней грани парапета до внешней грани бортового ограждения проезжей части должно быть не менее 0,75 м. В стесненных условиях это расстояние может быть уменьшено до 0,5 м.

Минимальная ширина наземных пешеходных переходов на улицах

категорий А и Б должна быть 6 м, на улицах остальных категорий - 3 м, но не менее ширины тротуара, продолжением которого является пешеходный переход.

Пешеходные переходы в одном уровне на магистральных улицах категорий А, Б и В с регулируемым режимом движения при количестве полос движения четыре и более в обоих направлениях должны оборудоваться конструктивно выделенными островками безопасности с обязательным устройством светофорной сигнализации. Конструктивно выделенные островки безопасности в стесненных условиях при реконструкции и капитальном ремонте улиц следует сооружать за счет уменьшения ширины боковых разделительных полос. Допускается, в случае отсутствия боковых разделительных полос или их недостаточной ширины, островки безопасности сооружать за счет уменьшения ширины полос движения до 3,25 м.

В исключительных случаях (стесненные условия, улицы, предназначенные для спецмероприятий, со спецмаршрутами и др.) допускается устройство островков безопасности с минимальной шириной 1,2 м и обозначением их дорожной разметкой. На пешеходных переходах при числе полос движения в обоих направлениях менее четырех островки безопасности не выделяются. Наземные пешеходные переходы и подходы к ним с тротуаров следует проектировать под углом не менее 80° к оси проезжей части улицы.

На магистральных улицах категории М пешеходные переходы устраивают только в разных уровнях. На улицах категорий А и Б пешеходные переходы в разных уровнях следует предусматривать при потоке пешеходов через проезжую часть более 3000 чел/ч либо при интенсивности нерегулируемого правоповоротного движения более 300 авт/ч.

При соответствующем обосновании (увеличение пропускной способности улиц и пересечений, снижение аварийности, снижение вредных выбросов от транспортных средств и т. д.) допускается устройство пешеходных переходов в разных уровнях при меньших значениях интенсивности движения транспортных средств и пешеходов.

Расстояния между пешеходными переходами в разных уровнях следует принимать не менее 400 м.

ВОПРОС 4. ТРОТУАРЫ, ПЕШЕХОДНЫЕ УЛИЦЫ И ДОРОЖКИ

ТРОТУАРЫ. Ширину тротуаров и пешеходных дорожек следует устанавливать с учетом категорий улиц в зависимости от размеров пешеходного движения, а также размещения в пределах тротуаров и пешеходных дорожек опор, мачт освещения, деревьев и т. п. Ширину пешеходной части тротуаров следует принимать по расчету и кратной ширине полосы пешеходного движения 0,75 м. В ширину пешеходной части тротуара не включают площадки для размещения киосков, скамеек, малых форм, опор освещения и т. п. В условиях

реконструкции допускается уменьшать ширину пешеходной части тротуара между опорами освещения и колонками дорожных знаков до 1,5 м.

Минимальная ширина пешеходной дорожки при самостоятельном трассировании должна составлять не менее 1,5 м. На магистральных улицах с обочинами тротуары или пешеходные дорожки допускается устраивать только в зоне застройки, прилегающей к улице.

Вдоль основной проезжей части магистральных улиц категорий М, А, Б на боковых разделительных полосах следует устраивать технические тротуары, которые входят в ширину полосы. Ширина технического тротуара назначается с учетом используемых строительных изделий, но не менее 0,55 м, включая ширину бортового камня.

Ширину тротуаров у вокзалов, станций метро, кинотеатров, стадионов и других объектов массового посещения принимают по расчету в зависимости от потока пешеходов. Уширение тротуара осуществляется за счет смещения застройки от красной линии внутрь участков застройки. При непосредственном примыкании тротуара к стенам зданий, подпорным стенкам, оградкам и т. п. следует увеличивать ширину тротуара на 0,5 м. При размещении в пределах тротуаров и пешеходных дорожек мачт освещения, опор контактного провода и т. п. ширина тротуаров должна быть увеличена на 0,5–1,2 м в зависимости от конструкции фундамента опор.

Между тротуарами и боковыми канавами, откосами насыпи или выемки высотой от 1 до 2 м, следует устраивать бермы шириной не менее 0,5 м. При высоте откосов насыпи или выемки более 2 м ширина бермы принимается не менее 1,5 м. На тротуарах, примыкающих к откосам насыпи или выемки высотой более 2 м, при ширине бермы менее 1,5 м следует предусматривать дорожные ограждения второй группы.

ПЕШЕХОДНЫЕ УЛИЦЫ. Ширину пешеходных улиц в красных линиях следует принимать в зависимости от характера застройки вдоль этих улиц, перспективной интенсивности пешеходного движения, размещения элементов благоустройства, малых форм, цветников, деревьев, светильников и т. д. Ширина полосы пешеходного движения принимается кратной 1 м. На пешеходных улицах должна быть обеспечена возможность беспрепятственного одностороннего движения пожарных машин, машин скорой помощи, специальных и обслуживающих транспортных средств и т. п. (ширина полосы движения должна быть не менее 4 м). Расстояние между въездами на пешеходную улицу с параллельных улиц не должно превышать 180 м.

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц высота бортовых камней проезжей части должна быть не более 0,025–0,040 м, при этом сужение ширины проезжей части не допускается. Уклон тротуара при спуске к проезжей части должен быть не более 100 ‰. Пересечения пешеходных путей с проездами к домам следует выполнять в одном уровне. Пересечения

пешеходных путей с проездами и спуски тротуаров к проезжей части следует выделять за счет применения покрытий тротуаров и пешеходных дорожек, по материалу, фактуре поверхности и цвету контрастирующих с проезжей частью. Бортовые ограждения (бортовые камни, поребрики) не должны иметь скошенную верхнюю грань.

Вдоль пешеходных дорожек, в местах скопления людей, следует предусматривать оборудованные площадки для отдыха. На пешеходных прогулочных дорожках, приспособленных для передвижения физически ослабленных групп населения, через 150 м следует предусматривать места отдыха, оборудованные скамейками, а через 300 м - скамейками с навесами. Размер полосы движения и площадок на пешеходных дорожках, на которых могут находиться инвалиды-колясочники и взрослые с детскими колясками, назначается с учетом следующих требований:

- ширина полосы для одностороннего движения должна быть не менее 1,2 м; для двухстороннего движения - не менее 2 м;
- для разворота кресел-колясок требуется площадка размером 1,8×1,8 м;
- для остановки инвалидов на креслах-колясках требуется участок шириной 0,9 м и длиной 1,5 м, а взрослых с детской коляской - шириной 0,9 м и длиной 1,8 м;
- высота прохода в свету должна быть не менее 2,1 м до низа конструкций и не менее 2,2 м до низа ветвей деревьев. Опасные для физически ослабленных групп населения участки пешеходных путей следует огораживать.

Продольные уклоны тротуаров следует принимать не более 60 ‰ при протяженности участка с предельным уклоном не более 300 м. При больших уклонах или большей протяженности участков следует предусматривать горизонтальные площадки длиной не менее 5 м или устройство на этих участках лестниц. Поперечный уклон тротуаров следует принимать от 10 ‰ до 15 ‰, минимальный уклон - 5 ‰, в стесненных условиях и при реконструкции допускается увеличивать до 25 ‰.

Дождеприемные колодцы, в случае их устройства, следует размещать за пределами тротуаров или пешеходных дорожек. Продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорожек, предназначенных для пользования лицами, передвигающимися на креслах-колясках, и физически ослабленными лицами, следует принимать не более 40 ‰, поперечный уклон - не более 10 ‰. В исключительных случаях, когда невозможно обеспечить указанные уклоны, допускается увеличение продольных уклонов до 100 ‰ с устройством через каждые 12 м горизонтальных промежуточных площадок длиной не менее 1,8 м.

Лестницы на пешеходных путях следует дублировать пандусами для передвижения лиц на креслах-колясках и взрослых с детскими колясками. Лестницы на пешеходных путях должны иметь не менее трех, но не более 12 ступеней в одном марше. После каждого марша необходимо устраивать

площадки длиной не менее 1,5 м. Количество ступеней в маршах, как правило, должно быть одинаковым.

Высоту ступеней следует назначать не более 0,12 м, одинаковой на всем протяжении лестницы, ширину - не менее 0,4 м. Подступенок устраивается вертикально, проступь - горизонтально, с шероховатой поверхностью, без выступов над подступенком. Площадки на подходах к лестницам следует выделять за счет применения покрытий, контрастирующих по материалу и цвету с покрытием тротуаров и пешеходных дорожек, шириной 1 м.

Лестницы и пандусы следует оборудовать с обеих сторон перилами с двумя поручнями, расположенными на высоте 0,9 м и 0,7 м. Длина поручней должна быть больше длины пандуса или марша лестницы с каждой их стороны не менее чем на 0,3 м. Поручни должны быть диаметром от 0,03 до 0,05 м или прямоугольного сечения толщиной не более 0,04 м; концы поручней должны отгибаться вниз, а при парном их расположении - соединяться между собой. При продольном уклоне тротуаров более 60 % их также следует оборудовать поручнями. В начале и конце каждого подъема пандуса следует устраивать горизонтальные площадки шириной не менее ширины пандуса и длиной не менее 1,8 м. При изменении направления пандуса горизонтальная площадка должна иметь размер 1,8×1,8 м, в исключительных случаях допускается предусматривать винтовые пандусы. Длина промежуточных горизонтальных площадок винтового пандуса по внутреннему его радиусу должна составлять не менее 2 м. По обеим сторонам пандуса предусматриваются бортики высотой не менее 0,05 м и ограждения.

На магистральных улицах всех категорий при ширине проезжей части четыре и более полос движения в обоих направлениях в местах пересечения тротуаров и пешеходных дорожек с проезжей частью улиц следует устраивать обозначенные пешеходные переходы, при этом необходимо учитывать требования по организации движения транспорта.

При соответствующем обосновании в условиях строительства на застроенных территориях допускается уменьшать расстояния между пешеходными переходами в зависимости от условий конкретной градостроительной ситуации.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы к семинарскому занятию:

1. Пешеходный поток и его характеристика.
2. Основные положения организации движения пешеходов.
3. Пешеходные пути. Регулируемые и пешеходные переходы в разных уровнях.
4. Тротуары. Пешеходные улицы и дорожки.

При подготовке к семинарскому занятию можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-XII (ред. от 04.01.2014) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 1 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 328 с.

Дополнительная литература:

1. Врубель, Ю.А. Организация дорожного движения. В двух частях. Часть 2 / Ю.А. Врубель – Минск: Белорусский фонд безопасности дорожного движения, 1996. – 306 с.

2. Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2010. – 137 с.

3. ТКП 45-3.03-227-2010 (02250) Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования.

4. ТКП 45-3.03-19-2006 (02250) Автомобильные дороги. Нормы проектирования.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема № 19 «Расчет режимов движения
транспортных средств и пешеходных потоков»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС 1. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ И УЛИЦЫ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

Автомобильная дорога - комплекс инженерных сооружений, предназначенный для движения транспортных средств с установленными скоростями, нагрузками и габаритами.

Автомобильные дороги на всем протяжении или на отдельных участках подразделяются на классы и категории в соответствии с таблицей 1.

Таблица 1

Класс дороги	Категория дороги	Функциональное назначение дороги	Область применения	Расчетная интенсивность движения, ед/сут	
				Республиканские дороги	Местные дороги
Автомагистрали	I-a	Для передвижения интенсивных транспортных потоков на большие расстояния без обслуживания прилегающих территорий	Участки основных республиканских дорог протяженностью не менее 150 км с долей транзита в транспортном потоке более 50%	Св. 8000	
Скоростные автомобильные дороги	I-б	Для локального передвижения интенсивных транспортных потоков с высокой скоростью	Республиканские автомобильные дороги на подходах к крупнейшим городам на расстоянии 40-50 км, подъезды к аэропортам I класса, кольцевые дороги вокруг крупнейших городов	Св. 10 000	
Обычные автомобильные дороги	I-в	Дороги общего назначения	Республиканские автомобильные дороги (кроме автомагистралей и скоростных дорог), а также местные автомобильные дороги (кроме автомобильных дорог низших категорий)	Св. 10 000	–
	II			Св. 5000 до 10 000 включ.	Св. 7000 включ.
	III			Св. 2000 до 5000 включ.	Св. 3000 до 7000 включ.
	IV			Св. 200 до 2000 включ.	Св. 400 до 3000 включ.
	V			До 200 включ.	До 400 включ.
Автомобильные дороги низших категорий	VI-a	Обеспечение постоянных подъездов к малым сельским поселениям	Тупиковые дороги с незначительной интенсивностью движения	–	Св. 25 до 50 включ.
	VI-б			–	До 25 включ

Примечания

1 Для подъездов к аэропортам I класса следует проектировать скоростную автомобильную дорогу, если расчетная интенсивность движения превышает 4000 ед/сут.

2 Нормы проектирования автомобильных дорог низших категорий следует принимать в соответствии с [ТКП 45-3.03-96](#)

Класс дороги	Категория дороги	Функциональное назначение дороги	Область применения	Расчетная интенсивность движения, ед/сут	
				Республиканские дороги	Местные дороги
3 В соответствии с СНБ 3.01.04 к крупнейшим относятся города с численностью населения на перспективный период, превышающей 1 000 000 чел., к крупным – превышающей 200 000 чел.					

За расчетную интенсивность движения следует принимать среднегодовую суточную интенсивность движения механизированных транспортных средств (ед./сут) суммарно в обоих направлениях за последний год перспективного периода. Расчетную интенсивность движения следует определять на основе данных экономических изысканий.

В отдельных случаях, расчетная интенсивность движения может определяться как наибольшая часовая интенсивность движения, достигаемая в течение не менее 50 ч за последний год перспективного периода (интенсивность движения 50-го часа), выражаемая в единицах, приведенных к легковому автомобилю (прив. ед./ч). Коэффициенты приведения следует принимать по таблице 2.

Перспективный период при назначении категории дороги следует принимать равным 20 годам. За начало перспективного периода следует принимать планируемый год завершения строительства.

Таблица 2

Типы транспортных средств	Коэффициент приведения
Легковые автомобили и мотоциклы, микроавтобусы	1,0
Грузовые автомобили грузоподъемностью, т:	
до 2 включ	1,3
св. 2 " 6 "	1,4
" 6 " 8 "	1,6
" 8 " 14 "	1,8
" 14	2,0
Автопоезда грузоподъемностью, т:	
до 12 включ	1,8
св. 12 " 20 "	2,2
" 20 " 30 "	2,7
" 30	3,2
Автобусы малой вместимости	1,4
То же, средней	2,5
" большой	3,0
" сочлененные и троллейбусы	4,6

Примечание – Коэффициенты приведения для специальных автомобилей следует принимать, как для базовых автомобилей соответствующей грузоподъемности.

Категории дорог в зоне влияния крупных и крупнейших городов (в пригородных зонах) следует назначать в соответствии с таблицей 3, причем для

участков подходов к городам, имеющим выраженную периодическую (в течение 1 сут) неравномерность движения по направлениям (коэффициент неравномерности – 0,75 и более), интенсивность движения следует принимать в одном наиболее загруженном направлении.

Таблица 3

Категории дорог	Расчетная интенсивность движения, прив. ед/ч	
	в двух направлениях	в одном направлении
I-б, I-в	1750	900
II	850	450

Принимаемые проектные решения должны обеспечивать:

- организованное, безопасное и удобное движение транспортных средств;
- соблюдение принципов ландшафтного проектирования и зрительного ориентирования, благоприятное психофизиологическое состояние водителей;
- безопасное расположение и планировку примыканий и пересечений;
- необходимое и достаточное обустройство дороги.

Решения по выбору числа полос движения дорог с многополосной проезжей частью, по пересечениям и примыканиям дорог, конструкциям дорожной одежды, элементам обустройства, защитным дорожным сооружениям с целью снижения единовременных затрат допускается принимать с учетом стадийности их строительства по мере роста интенсивности движения.

Автомобильные дороги следует прокладывать, как правило, в обход населенных пунктов с устройством подъездов к ним. Расстояние от оси дороги до линии жилой застройки с учетом генерального плана должно, как правило, составлять, м, не менее:

- для дорог I-а категории – 300;
- тоже I-б, I-в и II категорий – 200;
- III и IV категории – 100.

При прохождении дорог на расстояниях, менее указанных (в условиях реконструкции, а также при обосновании при новом строительстве), следует, в случае необходимости, определяемой специальными расчетами, назначать мероприятия по защите прилегающих территорий от транспортного шума.

В условиях реконструкции, а также при соответствующем технико-экономическом обосновании при новом строительстве может быть допущено прохождение автомобильных дорог через населенные пункты; такие участки в пределах перспективных границ населенного пункта следует проектировать с учетом требований СНБ 3.03.02.

Обходные дороги городов, а также автомобильные дороги в пригородных зонах следует проектировать в соответствии с генеральными планами развития населенных пунктов и согласовывать их в установленном порядке.

Улица населенного пункта (улица) - комплекс инженерных сооружений, расположенных на территории населенного пункта, предназначенных для движения транспортных средств и пешеходов, обслуживания участников дорожного движения, а также для размещения элементов благоустройства и прокладки инженерных сетей.

Улицы населенных пунктов и прилегающих к ним территорий следует проектировать в виде единой системы с учетом функционального зонирования, архитектурно-планировочной организации территории и характера ее застройки, функционального назначения улиц, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, а также передвижения физически ослабленных лиц, в том числе использующих кресла-коляски, велоколяски и т. п.

При проектировании улиц населенных пунктов следует учитывать требования ТКП 45-3.01-116, ТКП 45-3.01-117 и СТБ 2030.

В составе уличной сети населенных пунктов следует выделять:

- магистральные улицы, обеспечивающие выходы на сеть автомобильных дорог общего пользования, основные внутригородские транспортные связи, пропуск маршрутных пассажирских транспортных средств;
- улицы местного значения, обеспечивающие внутрирайонные пешеходные и транспортные связи, выход на магистральные улицы;
- проезды, обеспечивающие обслуживание прилегающей застройки.

Улицы населенных пунктов проектируют с применением городского поперечного профиля, и, при определенных условиях (незастроенные территории, крупные насаждения и т. д.), с применением поперечного профиля автомобильных дорог общего пользования.

Классификацию улиц населенных пунктов следует принимать в соответствии с таблицей 4.

Формирование уличной сети, отнесение каждой из них к соответствующей категории и определение расчетных нагрузок выполняют в генеральном плане населенного пункта, комплексных схемах развития транспорта в населенном пункте и принимают за основу для всех последующих стадий проектирования.

Улицы, являющиеся продолжением автомобильных дорог общего пользования, в пределах перспективных границ населенных пунктов должны проектироваться в соответствии с требованиями настоящего технического кодекса. Категория улицы определяется категорией автомобильной дороги, продолжением которой эта улица является, согласно таблице 5.

Таблица 4 - Классификация улиц населенных пунктов

Обозначение	Категория улиц населенных пунктов	Основная транспортная функция	Режим движения; тип пересечения	Обозначение и количество полос движения	Расчетная скорость движения, км/ч	
					в свободных условиях	в стесненных условиях
Магистральные улицы						
М	Магистральные улицы непрерывного движения	Скоростные соединяющие	Непрерывное движение; в разных уровнях	М4, М6, М8	100	80
А	Магистральные улицы общегородского значения	Главные соединяющие в крупнейших, крупных и больших городах	Регулируемое движение; в одном и разных уровнях	А4, А6, А8	80	60
Б	Магистральные улицы районного значения	Соединяющие и распределяющие в крупнейших, крупных и больших городах	Регулируемое движение; в одном и разных уровнях	Б4, Б6	70	50
В	Магистральные улицы средних и малых городов	Соединяющие и распределяющие	Регулируемое движение; в одном уровне	В2, В4	70	50
Г	Главные улицы поселков и сельских населенных пунктов	Соединяющие и распределяющие	Регулируемое движение; в одном уровне	Г2, Г4	60	40
Улицы местного назначения						
Е	Улицы производственных и коммунально-складских зон городов	Распределяющие	Регулируемое движение; в одном уровне	Е2, Е4	60	40
Ж	Жилые улицы основные	Распределяющие	Регулируемое движение; в одном уровне	Ж2, Ж4	60	30
З	Жилые улицы второстепенные	Распределяющие и подключающие	Нерегулируемое движение; в одном уровне	З2	30	20

Обозначение	Категория улиц населенных пунктов	Основная транспортная функция	Режим движения; тип пересечения	Обозначение и количество полос движения	Расчетная скорость движения, км/ч	
					в свободных условиях	в стесненных условиях
Проезды						
П	Основные проезды	Подключающие	Нерегулируемое движение; в одном уровне	П2	По 11	
	Второстепенные проезды	Подключающие	Нерегулируемое движение; в одном уровне	П1	По 11	
Примечание — Количество полос движения указано в обоих направлениях движения. Применение в последующем тексте и таблицах буквенного обозначения без числового шифра означает распространение требований для всех значений количества полос движения.						

Таблица 5

Категория улиц населенных пунктов	Категория автомобильных дорог общего пользования по ТКП 45-3.03-19
М	I-а
А	I-б, I-в, II
Б,В,Г	III, IV
Е	V

Участки автомобильных дорог категории I-а, а также других категорий с преобладающим движением транзитного и грузового транспорта следует прокладывать в изоляции от местного движения, в обход селитебных территорий, общественных центров, зон массового отдыха, охраны памятников и водоохранных зон в соответствии с требованиями ТКП 45-3.01-116 и ТКП 45-3.03-19.

При реконструкции и капитальном ремонте участков автомобильных дорог, проходящих через сельские населенные пункты, допускается сохранять существующий поперечный профиль со строительством благоустроенных дорожек для организации велосипедного и пешеходного движения.

Улицы категорий Ж, З и проезды не могут служить продолжением автомобильных дорог общего пользования или соединять их между собой.

При проектировании и строительстве улиц на городских территориях, которые не планируются к освоению в ближайшие 10 лет, допускается применять поперечный профиль загородного типа.

ВОПРОС 2. ПЕРЕСЕЧЕНИЯ УЛИЦ И ДОРОГ

Перекресток - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне. Граница перекрестка определяется воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей дорог. Не являются перекрестками пересечения с велосипедными, пешеходными дорожками и дорожками для всадников.

Опасность проезда перекрестка заключается в том, что все маневры приходится совершать в ограниченном пространстве, да за короткий промежуток времени, плюс еще переходящие проезжую часть пешеходы. На перекрестке может быть ограничена обзорность и для безопасности нужно сбавить скорость как можно ниже, ведь главная дорога или зеленый свет еще не гарантия Вашей безопасности.

Пересечения и примыкания автомобильных дорог следует проектировать, исходя из категорий пересекаемых дорог с учетом перспективной интенсивности и состава движения по отдельным

направлениям. При проектировании следует учитывать возможность стадийного развития узла.

Пересечения и примыкания в одном уровне в зависимости от интенсивности транспортных и пешеходных потоков по организации движения могут устраиваться регулируемые и нерегулируемые.

На участках магистральных улиц категории М, не имеющих боковых проездов, допускается устройство примыканий в одном уровне к проезжей части улиц остальных категорий и проездов с разрешенным только правоповоротным движением. В местах примыкания должны устраиваться переходно-скоростные полосы. Расстояния между примыканиями должно быть не менее суммарной длины переходно-скоростных полос.

Улицы местного значения (категорий Е, Ж и З) должны примыкать к боковым проездам магистральных улиц категорий М и А с устройством пересечений, учитывающих организацию движения на боковых проездах.

Пересечения улиц категорий Е, Ж и З с магистральными улицами категорий Б, В и при отсутствии боковых проездов с улицами категории А с устройством перекрестков с пересечениями транспортных потоков в одном уровне.

Количество полос движения на кольцевом пересечении с малым радиусом центрального островка следует принимать равным количеству полос движения в одном направлении на наиболее широкой улице, входящей в узел.

Радиус закругления кромки проезжей части на пересечениях и примыканиях в одном уровне следует принимать не менее значений, приведенных в таблице 1.

Таблица 1

Категории улиц	Наименьший радиус закругления на перекрестке, м
А, Б	15
В, Г	10
Е, Ж	8
З, П	6

В свободных условиях при наличии троллейбусного и автобусного движения радиус закруглений следует принимать не менее 20 м. В условиях реконструкции допускается уменьшать радиус закруглений на магистральных улицах до 8 м, на всех остальных улицах - до 5 м. При пропуске троллейбусного и автобусного движения радиус закругления следует принимать не менее 12 м.

Разделение транспортных потоков на пересечениях и примыканиях в одном уровне обеспечивается устройством направляющих островков. Направляющие островки площадью 10 м² и более следует устраивать приподнятыми над проезжей частью, ограждать бортовыми камнями или

наклонными плитами шириной от 0,5 до 1,0 м, укладываемыми с поперечным уклоном 100 град. и высотой 0,15 м, и обозначать дорожными знаками в соответствии со стандартами. Направляющие островки площадью менее 10 м² могут устраиваться в уровне проезжей части с обозначением горизонтальной дорожной разметкой.

В местах пересечения пешеходных дорожек, тротуаров и велосипедных дорожек с направляющими островками и центральными разделительными полосами бортовой камень следует устраивать высотой от 0,025 до 0,040 м. Островки безопасности на пешеходных переходах следует предусматривать с покрытием, контрастирующим по материалу и цвету с проезжей частью.

На пересечениях и примыканиях улиц, а также на пешеходных переходах в одном уровне должна быть обеспечена видимость транспортных средств и пешеходов на пересекающихся улицах, исходя из обеспечения треугольника видимости по схемам:

в) «транспорт - транспорт». Длину сторон треугольника видимости следует принимать, м:

25 - при скорости движения транспортного потока равной 40 км/ч; 40 - при 60 км/ч; 65 - при 80 км/ч;

г) «пешеход - транспорт». Длину сторон треугольника видимости следует принимать, м:

- 8×40 - при скорости движения транспортного потока 40 км/ч;
- 10×50 при скорости 60 км/ч.

В пределах зоны обеспечения видимости на перекрестках и пешеходных переходах запрещается размещать строения, насаждения и элементы благоустройства высотой более 0,5 м и деревья с низом кроны в свету менее 2,5 м.

В условиях сложившейся капитальной застройки, не позволяющей организовать необходимые условия видимости, безопасность движения транспортных средств и пешеходов следует обеспечивать средствами организации дорожного движения, в том числе при соответствующем обосновании, с применением светофорного регулирования.

Расстояние видимости для второстепенных улиц на примыканиях с разрешенными только правыми поворотами следует принимать с учетом возможной скорости, определяемой радиусом закругления бортового камня при въезде на главную дорогу.

Пересечения и примыкания в разных уровнях в зависимости от категории пересекающихся улиц следует проектировать:

- с полной развязкой движения в разных уровнях на пересечениях магистральных улиц категории М между собой и улицами других категорий, а также улиц категории А между собой;

- с неполной развязкой движения на пересечениях магистральных

улиц категории М с улицами более низких категорий, улиц категории А между собой и с улицами более низких категорий.

Эти пересечения следует проектировать, обеспечивая непрерывность движения транспортных средств по главному направлению и светофорное регулирование прямых и поворотных потоков транспортных средств по второстепенному направлению.

Примыкание съездов к проезжей части улиц непрерывного движения, а также примыкание съездов транспортных развязок к проезжим частям улиц категорий М, А, Б следует проектировать с устройством переходно-скоростных полос. В условиях реконструкции допускается выполнять примыкания съездов к проезжей части улиц категорий А и Б без переходно-скоростных полос. На улицах остальных категорий примыкание съездов и въездов осуществляется без переходно-скоростных полос. Длина переходно-скоростных полос определяется в зависимости от расчетной скорости на основном направлении, расчетной скорости на съездах и въездах и продольного уклона проезжей части. Ширина переходно-скоростных полос принимается равной ширине полосы движения проезжей части.

Съезды на транспортных развязках в разных уровнях следует проектировать, исходя из переменной скорости движения в средней части съезда, согласно таблице 2.

Таблица 2

Тип съездов	Расчетная скорость движения, км/ч	Минимальный радиус кривой в плане, м	Минимальный радиус вертикальной кривой, м	
			выпуклой	вогнутой
На правоповоротных съездах:				
на магистральных улицах непрерывного движения	40	60	1000	300
на улицах остальных категорий	30	30	600	200
для всех категорий улиц в условиях реконструкции и в стесненных условиях	30	30	600	200
На левоповоротных съездах:				
для всех категорий улиц	30	30	600	200
для всех категорий улиц в условиях реконструкции и в стесненных условиях	25	20	600	200

Продольные уклоны на съездах на прямых участках допускается устраивать на 10 град. больше, чем наибольший допустимый уклон на основных направлениях, но не более 70 град.

Ширину проезжей части однополосных съездов без бортовых ограждений на всем их протяжении следует принимать, м:

5,5 - для съездов при повороте налево;

5,0 - для правоповоротных съездов.

Ширина обочин с внутренней стороны закруглений должна быть не

менее 1,5 м, с внешней - не менее 3 м. Обочины на всю ширину должны иметь покрытие.

Ширину проезжей части однополосных съездов при устройстве бортовых ограждений на всем их протяжении следует принимать 6 м без учета уширения на кривых малых радиусов. Многополосные съезды следует проектировать с шириной каждой полосы движения 3,5 м с учетом уширения на кривых малых радиусов.

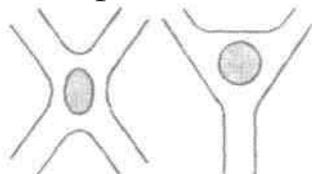
На съездах следует предусматривать устройство виражей с уклоном от 20 ‰ до 40 ‰.

Увеличение продольного уклона внешней кромки проезжей части на участке отгона виража на съездах не должно превышать 10 град.

К нестандартным можно отнести перекрестки, которые имеют:

- более четырех входов;
- сложную конфигурацию, отличающуюся от стандартной;
- более, чем одну проезжую часть на входах;
- излишнюю, неиспользуемую площадь проезжей части.

Деление перекрестков на стандартные и нестандартные довольно условное и четкой границы, четкого перехода найти довольно трудно. Например, обычное пересечение двух шестиполосных магистралей считается стандартным, а Х-образное пересечение двухполосных улиц - нестандартным. Тем не менее, Х-образный или У-образный перекресток - это все-таки нестандартный, а особенность их заключается в том, что они имеют конфликт

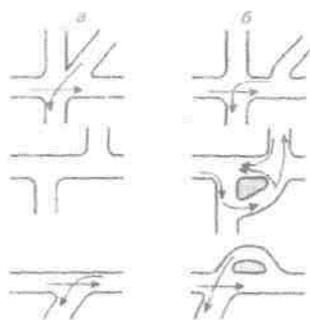


нестандартный, который в целом ряде случаев признается недопустимым. До какого-то момента такие перекрестки еще работают нормально, но при достижении некоторой нагрузки или при ухудшении условий видимости (например, высокие деревья)

Рисунок 1. Вариант организации движения на нестандартном перекрестке.

начинается рост аварийности с очень тяжелыми последствиями. И тогда обязательно начинаются организационные или реконструктивные мероприятия по ликвидации недопустимых конфликтов - за счет запрещения одного или нескольких направлений движения, введения светофорного регулирования, устройства дополнительных проездов с организацией традиционного движения при повороте налево и т.д. На слайде 2 показаны варианты организации движения и реконструкции на Х- и У-образных перекрестках.

Довольно часто встречаются перекрестки со смещенным одним (реже - двумя) входом.



Задачей является предупредить водителей об особенностях конфигурации перекрестка посредством дорожных знаков - либо на знаках приоритета, если они не заняты другой информацией, либо с помощью таблички типа 7.13 «Направление главной дороги» - а на особо опасных участках необходимо выполнить разметку, в том

числе и вертикальную, установить защитные ограждения и

Рисунок 2. Особенности организации движения на нестандартных перекрестках

т.д. При возможности надо предпринимать усилия по визуальному трассированию, чтобы заранее подготовить водителей. Необходимо предпринимать меры по возможной реконструкции перекрестка, придав ему более подходящую форму.

К нестандартным можно отнести и перекрестки с одним запрещенным прямым движением, которые встречаются довольно часто. Здесь необходимо делать визуальное трассирование, если продолжение прямого движения очень опасно, например, на встречный поток. Либо закрывать движение физически - если это, например, на пешеходную улицу. Либо дублировать запрет до и после въезда, если это, например, на полосу движения маршрутных транспортных средств.

Для упорядочения движения на перекрестках с излишней площадью применяют разметку либо делают приподнятые островки безопасности. Возможно, особенно при реконструкции, делать временные, деревянно-земляные островки, чтобы определить, где их чаще всего переезжают, и чтобы к ним привыкли водители.

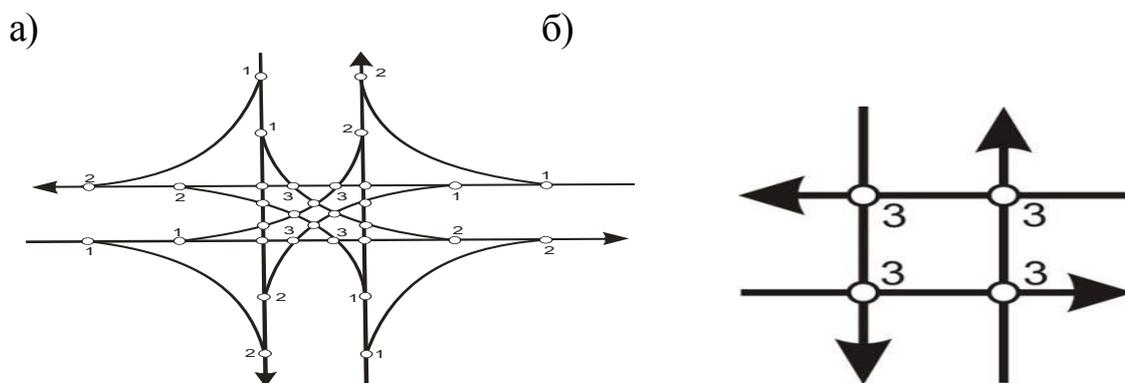
Перекрестки с круговым движением получили широкое распространение в практике дорожного движения. Кольцевое (или круговое) движение имеет место тогда, когда потоки движутся вокруг центрального островка против часовой стрелки, перекрестки с круговым движением устраивают там, где имеется более 4-х входов, где на площади имеется памятник, где сходятся примерно равные по мощности потоки, где не ожидается очень высокая нагрузка, где достаточно места и нет светофорного регулирования, как правило за городом. Необходимо отметить, что ширина полосы перекрестках с круговым движением больше, чем на прямых участках улиц, поскольку при движении по кольцу габаритная ширина, особенно для длиннобазных автомобилей, увели-

чивается. В среднем, ширина одной полосы принимается около четырех метров.

Перекрестки с круговым движением обладают следующими преимуществами:

- низкая относительная скорость движения, что уменьшает тяжесть последствий и позволяет эффективно взаимодействовать между собой транспортным потокам;
- хорошие условия левого поворота, который можно выполнять одновременно с нескольких полос;
- довольно высокая пропускная способность для пересечений в одном уровне;
- относительно невысокие удельные задержки транспорта;
- отсутствие необходимости в светофорном регулировании при умеренных и довольно высоких нагрузках.

ВОПРОС 3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТЕПЕНИ ОПАСНОСТИ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ



а – со всеми разрешенными поворотами; б – с запрещенными поворотами.

Опасность ДТП определяется в каждой конфликтной точке по формуле:

$$g_i = K_i \cdot M_i \cdot N_i \frac{25}{K_r} 10^{-7},$$

где M_i и N_i – интенсивность движения транспортных потоков, пересекающихся в данной конфликтной точке, авт./сут.;

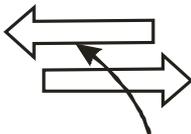
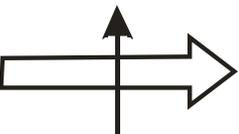
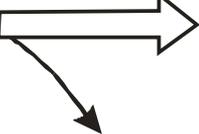
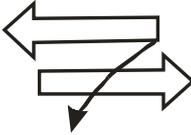
K_i – коэффициент относительной аварийности конфликтной точки согласно таблицам 1 и 2;

K_r – коэффициент годовой неравномерности движения. При реконструкции дорог K_r выбирается согласно таблице 3 соответственно времени, когда измеряется интенсивность движения. Для вновь

проектируемых новых дорог значение K_r постоянно и равно 0,0834.

Коэффициент 25 введен в формулу для учета влияния среднего количества рабочих дней, в течение которых загрузка дорог резко превышает загрузку в нерабочие дни.

Таблица 1 - Коэффициенты относительной аварийности на пересечениях в одном уровне

Условия движения	Направление Движения автомобилей	Характеристика пересечения	Значения K_i для пересечения	
			необорудованное	канализированное
1	2	3	4	5
Слияние потоков	Правый поворот 	Радиус поворота: Вариант №1. - $R < 15$ м Вариант №2. - $R = 15$ м Вариант №3. - $R = 10$ м Вариант №4. - $10,0 < R < 25$ м	0,0250 0,0040 0,0008 0,0003	0,0200 0,0020 0,0008 0,0003
	Левый поворот 	Вариант №1. - $R < 15$ м Вариант №2. - $R = 15$ м Вариант №3. - $R = 10$ м Вариант №4. - $10,0 < R < 25$ м	0,0320* 0,0025* 0,0005 0,0008	0,0022 0,0017* 0,0005 0,0008
Пересечение потоков		Угол пересечения: Вариант №1. - $0 < \alpha \leq 30$ Вариант №2. - $50 < \alpha \leq 75$ Вариант №3. - $90 < \alpha \leq 120$ Вариант №4. - $150 < \alpha \leq 180$	0,0080 0,0036 0,0120 0,0350	0,0040 0,0018 0,0060 0,0175
Разделение потоков	На правом повороте 	Радиус поворота: Вариант №1. - $R < 15$ м Вариант №2. - $R = 15$ м Вариант №3. - $R < 10$ м Вариант №4. - $10,0 \leq R < 25$ м	0,0200 0,0060 0,0300 0,0040	0,0200 0,0060 0,0300 0,0025
	На левом повороте 	Вариант №1. - $R < 15$ м Вариант №2. - $R = 15$ м Вариант №3. - $R < 10$ м Вариант №4. - $10,0 \leq R < 25$ м	0,0040 0,0018 0,0060 0,0175	0,0080 0,0036 0,0120 0,0350

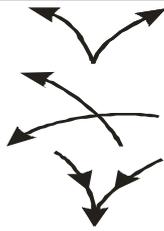
Условия движения	Направление Движения автомобилей	Характеристика пересечения	Значения K_i для пересечения	
			необорудованное	канализированное
1	2	3	4	5
Два поворачивающих потока		Вариант №1 и №3. Разделение двух потоков	0,0015	0,0010
		Вариант №2. Пересечение двух левоповоротных потоков	0,0020	0,0005
		Вариант №4. Слияние двух поворачивающих потоков	0,0025	0,0012
Для определения K_i в этом случае данные таблицы нужно умножить на коэффициент K_a . Угол пересечения дорог, град. до 30 40 50-75 90 120 150 180 K_a 1,8 1,2 1,0 1,2 1,9 2,1 3,4				

Таблица 2 - Коэффициент относительной аварийности для кольцевых пересечений

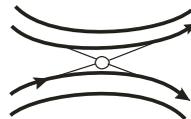
Схема маневра	Характеристика маневра	Значения $K_i \cdot 10^{-3}$ при радиусе внутренней кромки кольца, м									
		15	20	25	30	40	50	60	80	100	
	Слияние потоков: Вариант №1 и №3. На многополосном кольце при радиусе съезда более 15 м.	4	3	2,2	1,8	1,3	1	0,8	0,5	0,3	
	Вариант №2. На однополосном кольце при радиусе съезда менее 15 м.	4	3	2,2	1,5	1	0,7	0,5	0,4	0,4	
	Вариант №4. То же, более 15 м.	4	2,5	1,3	1	0,7	0,5	0,4	0,3	0,3	
	Слияние потоков: Вариант №1 и №3. На многополосном кольце при радиусе съезда более 15 м.	2,8	2	1,4	1,2	0,9	0,7	0,5	0,4	0,2	
	Вариант №2. На однополосном кольце при радиусе съезда менее 15 м.	2,8	2	1,4	1	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	
	Вариант №4. То же, более 15 м.	1,6	1,2	1	0,7	0,5	0,4	0,3	0,2	0,2	
	Переплетение потоков на многополосном кольце	-	-	-	1,6	1,3	1	0,8	0,7	0,6	

Таблица 3 - Коэффициент годовой неравномерности движения

Месяцы	Значения K_r при среднегодовой суточной интенсивности движения, авт./сут			
	До 1000 (вариант №1)	1000-2000 (вариант №2)	2000-6000 (вариант №3)	>6000 (вариант №4)
I	0,0885	0,0800	0,0510	0,0510
II	0,0860	0,0660	0,0550	0,0585
III	0,0860	0,0714	0,0550	0,0670
IV	0,0800	0,0750	0,0690	0,0790
V	0,0800	0,0850	0,0750	0,0850
VI	0,0860	0,0714	0,0860	0,0855
VII	0,0816	0,7840	0,1160	0,1000
VIII	0,0875	0,0850	0,1230	0,1320
IX	0,0900	0,1100	0,1130	0,1080
X	0,0840	0,0960	0,0870	0,0890
XI	0,0715	0,0850	0,0834	0,0800
XII	0,0775	0,0790	0,0760	0,0780

Степень опасности пересечения оценивается коэффициентом относительной аварийности (данные в таблице б):

$$K_a = \frac{G \cdot 10^7 \cdot K_r}{(M + N) \cdot 25}$$

где G – количество происшествий на пересечении за 1 год;

M – суточная интенсивность движения на главной дороге, авт./сут;

N – суточная интенсивность движения на второстепенной дороге, авт./сут.

На основании полученных данных определить степень опасности пересечения и сравнить их с данными таблицы 4.

Таблица 4 - Степень опасности пересечения

K_a	<3	3,1 - 8	8,1 - 12	>12
Опасность пересечения	Неопасное	Малоопасное	Опасное	Очень опасное

При $K_a < 8$ должен быть обеспечен «треугольник видимости» пересекающихся дорог и, при необходимости, установлены приоритеты в движении транспортных средств по СТБ 1300. При $K_a = 8 \div 12$ должно производиться канализирование транспортных потоков на второстепенной дороге. При $K_a > 12$ производится канализирование транспортных потоков на главной дороге, а также выполняются мероприятия по исключению конфликтов. На загруженных перекрестках маневры правого и, особенно,

левого поворота вызывают не только дополнительные конфликты, но и значительные экономические и экологические потери, связанные с образованием заторов. В таких случаях либо выделяют отдельные полосы для поворотных потоков, либо относят конфликтный объект, например пешеходный переход, на некоторое расстояние от перекрестка, либо запрещают поворотное (или разворотное) движение.

ВОПРОС 4. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ

Как известно, при организации движения пешеходов, как нигде более, необходим учет мотивации данных участников. Для них характерно сильное рассеивание (дисперсия) психофизиологических свойств. Движению пешехода по тротуарам и пешеходные дорожки уделено достаточно внимания в градостроении, потому что эти вопросы преимущественно решаются градостроительными методами и приемами. В этой связи можно напомнить, что средняя ширина полосы движения для пешехода примерно равна 0,75 м, а в районах вокзалов, рынков и т.п., где пешеходы имеют багаж - около 1 м. Минимальное расстояние между движущимися пешеходами равно около 2 м. Пропускная способность полосы пешеходного движения - около 2000 чел./час.

Итак, максимальный учет психофизиологических особенностей пешехода, использование факторов, формирующих его мотивацию, абсолютная честность во взаимоотношениях и первичность управляющих воздействий, а реакция пешеходов - вторична. И еще: нет мелочей - мотивация пешеходов учитывает все.

Можно задаться вопросом: какие же выгоды имеет пешеход, пользуясь пешеходным переходом? Во-первых, на пешеходных переходах скорость движения предписано или рекомендовано снизить на 20% - невыполнение требований в случае происшествия грозит для водителя неисчислимыми потерями. Во-вторых, на пешеходных переходах в случае аварии наступает совместная ответственность, что заставляет водителя еще более лояльно относиться к пешеходу. И, в-третьих, имеются переходы, где пешеходы получают однозначный приоритет перед транспортом. Таким улицам и дорогам, а их количество и протяженность составляют подавляющее большинство, пешеходу дается полная свобода при переходе проезжей части, но резко возрастает и его ответственность. И не только за свершившуюся аварию, но и за создание конфликтной ситуации.

Наземный переход проезжей части характеризуется многообразием условий движения - величиной и периодичностью транспортной и

пешеходной нагрузки, составом транспортного и пешеходного потока, условиями видимости, шириной проезжей части, дисциплинированностью участников и т.д. Естественно, этому многообразию условий должно соответствовать многообразие видов регулирования - в противном случае между конфликтующими участниками движения не будет достигнут необходимый уровень взаимопонимания, что неизбежно приведет к нежелательным последствиям, т.е. к потерям, которых можно было бы избежать.

Рассмотрим следующие элементы организации нерегулируемых пешеходных переходов - выбор места, видимость, знаки, разметка, островки безопасности, ограждения и т.д. Как указывалось, пешеходные переходы организуются на магистральных улицах - с целью обеспечения возможности перехода проезжей части, и на нормальных улицах - с целью повышения безопасности при переходе проезжей части. Важнейшим условием нормального функционирования пешеходного перехода является правильный выбор места расположения. Пешеходный переход должен располагаться в удобном и безопасном месте. Если он будет расположен в безопасном, но неудобном месте, им, попросту, не будут пользоваться. Если он будет расположен в удобном, но опасном месте, то это приведет к большим потерям с человеческими жертвами.

Безопасность участка определяется тем, что должна быть обеспечена взаимная видимость конфликтующих участников. Треугольник боковой видимости определяется из расчета взаимной видимости конфликтующих участников не менее 3-х секунд до прибытия в конфликтную точку. Принимая скорость пешехода около 3 м/с - легкий бег, и расстояние конфликтной точки в 1 м от кромки проезжей части, получим пешеходную сторону треугольника, равную 8 м от кромки проезжей части дороги.

В пределах указанного треугольника не допускаются посадки деревьев или декоративных кустарников, электрошкафы, массивные опоры, плакаты, дорожные знаки и т.д., а также должна быть запрещена остановка-стоянка транспорта. Как исключение, можно допустить одиночные опоры линии электроосвещения. А также:

- не должно быть спуска проезжей части, большего, чем на 2%. Если по каким-либо причинам уклон больше, должна быть рекомендована или предписана пониженная скорость.

- перед нерегулируемым пешеходным переходом не должно быть мест повышенного маневрирования транспорта, вызванного, например, интенсивным выездом-заездом на боковую улицу, объездом какого-либо постоянного препятствия, слиянием транспортных потоков и т.д.

Удобство расположения пешеходных переходов определяется следующими факторами:

- пешеходный переход расположен на самой траектории или в непосредственной близости от траектории движения мощных пешеходных потоков. Известны способы выбора месторасположения пешеходных переходов по методу наименьших моментов, при котором сумма произведений интенсивности пешеходных потоков на расстояние их до искомого перехода с обеих сторон (правой и левой) примерно равны. Следует, однако, помнить, что речь идет о второстепенных, маломощных потоках, расположенных в зоне притяжения будущего перехода, а это никак не более 30-40 м (или даже меньше). Здесь надо учитывать, что если нет значимых препятствий, то пешеход очень неохотно отклоняется от заданной (основной или промежуточной) цели, и чем больше угол отклонения, тем больше его сопротивление. По некоторым данным, предельный угол не превышает 30 градусов. Думается, однако, что это не совсем так и играет роль не только и не столько угол, сколько видимая величина перехода. При малых перебегах угол может быть и большим.

Подход к переходу выполнен безупречно - широкий и чистый асфальт, освещение, идеальная ровность, просторная накопительная площадка. В любом случае, подход к переходу должен быть намного удобнее и приятнее, чем не к переходу - это может быть достигнуто как естественным, так и искусственным путем. Возможно, на подходе к переходу можно каким-либо образом разместить промежуточную цель, чтобы путь к нему сделать не принудительным, а естественным приближением к промежуточной цели.

Согласно современным нормативам, пешеходный переход в населенных пунктах должен быть виден водителю не менее, чем за 150 м. Отметим, что само понятие расстояние видимости перехода требует определения - то ли это проезжая часть, разметка, то ли это дорожный знак, то ли пешеход. Кроме того, как известно, 150 м в населенных пунктах соответствует 9 секундам движения, что для городских условий явно много. За эти 9 секунд водитель получит (или может получить) значительный объем другой информации, которая вытеснит или оттеснит полученную ранее. Поэтому считается достаточным и более целесообразным установить нижний предел в 6 секунд, т.е. 100 м.

Не следует устраивать пешеходные переходы в местах, где к проезжей части близко подходит забор, грязный, с торчащими гвоздями или кусками проволоки - люди стараются избегать такого места вместе с переходом. Не следует привязывать переход к опорам, расположенным, например, в 10 м от траектории движения - пешеходы будут идти по своей траектории, 10 м для них - это много.

Ширина перехода, как правило, ограничена нормативной величиной 4 м. В принципе, она возможна и больше, если пешеходный поток очень велик - расчет ведется из условия 1 м ширины перехода на каждые 500

чел./час. интенсивности, но не менее 4 м. Однако, как представляется, если пешеходный поток на нормальной улице превышает 2000 чел./час., то нерегулируемый пешеходный переход должен быть заменен либо на переход с пешеходным вызывным устройством либо на регулируемый пешеходный переход.

Возможны случаи, когда траектории движения пешеходов рассредоточены на небольшом удалении - до 50 м, и они настолько объективны, закономерны и независимы, что объединению не поддаются. Такие планировочные случаи имеют место при концентрации остановочных пунктов маршрутного транспорта и трамвая, в районе проходных крупных предприятий и организаций, в некоторых торговых центрах, где объекты расположены компактно по обеим сторонам улицы и т.п. В подобных случаях целесообразно резко расширить границы перехода, в пределах до 50 м, придав им статус нерегулируемой пешеходной зоны. Обозначение этой зоны на первых порах можно было бы произвести с помощью табличек, как для транспорта, так и для пешеходов. Что касается разметки, то достаточно было бы выполнить ее на двух крайних траекториях, а при необходимости - дополнительно на одной из средних траекторий.

К основным показателям, характеризующим пешеходные потоки, относятся скорость, интенсивность и плотность пешеходного движения. Скорость движения человека спокойным шагом колеблется в среднем в пределах от 0,5 до 1,5 м/с и зависит от: возраста и состояния здоровья человека, цели передвижения, дорожных условий, окружающей среды (видимости, осадков, температуры воздуха и т.д.).

Ширина островка безопасности определяется из выражения:

$$b_o = \frac{N_{\pi} \cdot T \cdot f \cdot K_4}{3600 \cdot b_{\pi}} = \frac{N_{\pi} \cdot f}{3600 \cdot b_{\pi}} \cdot \frac{t_{\pi} + L}{1 - \frac{N_{\pi}}{M_{\pi}}}$$

где b_o - ширина островка безопасности, м;

N_{π} - интенсивность пешеходного движения в обоих направлениях в час пик, чел./ч ;

b_{π} - ширина пешеходного перехода, м;

f - площадь, занимаемая одним пешеходом на островке безопасности, принимается равной 0,3 м²;

L - режим регулирования (используем двухфазный режим $L = 2$);

t_{π} - длительность промежуточного такта, с.

Интенсивность пешеходного движения в обоих направлениях, определяется из выражения:

$$N_{\pi} = Q_{\pi} / t$$

где $N_{п}$ – интенсивность пешеходного движения;
 $Q_{п}$ – количество пешеходов, чел.;
 t – время проведения измерения, с.

Интенсивность движения пешеходов – величина случайная, и она изменяется в пространстве и времени, а также зависит от времени года, периода суток и других обстоятельств.

При расчетах используется двухфазный режим регулирования, т. е. $L = 2$; $t_{п} = 6$ с.

Необходимо помнить, что в пешеходном движении состав потока наиболее сложен поскольку играет определенную роль, хотя и не имеет такого значения, как в транспортном потоке. Состав пешеходного потока различается по двум характеристикам – размерам и возрасту. Первый из факторов оказывает влияние на характеристики плотности, в частности на ширину полосы пешеходного пути. Второй фактор оказывает влияние на возможные средние скорости движения пешеходов. И так, под плотностью пешеходного потока понимается количество пешеходов, приходящихся на единицу площади пешеходного пути.

Плотность пешеходного потока определяется по формуле:

$$P_{п} = N_{п}/L_{п}, \text{ чел./м}^2$$

где $L_{п}$ – длина полосы, м;
 $N_{п}$ – количество пешеходов находящихся на пешеходном переходе.

Часто используется обратная величина, площадь проекции:

$$f_{п} = F_{п}/N_{п}$$

где $F_{п}$ – площадь занимаемая пешеходом на переходе.

$$F_{п} = Ш_{п} * T_{п}, \text{ м}^2$$

где $Ш_{п}$ – ширина пешехода, м;
 $T_{п}$ – толщина пешехода, м.

Плотность имеет широкий диапазон распределения, при этом установлено, что это распределение подчиняется нормальному закону. Верхним пределом считается плотность: $P_{п \text{ max}} \leq 3,4$ чел/м².

Нормальная плотность находится в пределах:

$P_{п} = 0,5$ чел/м² или $f_{п} = 2$ м²/чел, т.е при нормальном движении интервал между пешеходами примерно равен 2 м.

Ширина тротуаров определяется по формуле:

$$b_p = \frac{N \cdot b_n}{p} + b_s + b_a,$$

где N - интенсивность пешеходного движения, чел./ч.

p - расчетная пропускная способность полосы пешеходного движения, чел./ч. ($p=2000$);

b_n - ширина полосы пешеходного движения (для пешеходных переходов и лестниц - 1 м., для прочих пешеходных путей - 0,75 м.);

b_s - полоса безопасности, составляющая 0,6 м в сторону проезжей части или велодорожки и 0,3 м в сторону застройки (при наличии зеленых защитных насаждений не учитывается);

b_a - дополнительная полоса тротуара от 0,5 до 1,2 м при наличии в его пределах мачт освещения, опор контактной сети и т.п.

Полученная по первому слагаемому формулы величина ходовой части ширины тротуара (без полосы безопасности и дополнительной полосы) должна быть округлена до ближайшего значения кратного (0,75 м).

Длительность сигнала, разрешающего движение пешеходов, следует определять из выражения:

$$t_{п} = 5 + \frac{B}{V_{п}},$$

где $t_{п}$ - длительность сигнала, разрешающего движение пешеходов, с;

B - ширина проезжей части, пересекаемой пешеходами за время одного светофорного цикла, м;

$V_{п}$ - скорость движения пешеходов.

Если в результате расчетов, длительность зеленого сигнала пешеходного светофора получается больше 30 с, тогда следует рассмотреть возможность устройства островка безопасности. В этом случае может быть запроектирована длительность разрешающего сигнала пешеходного светофора ($t_{п}$) из условия преодоления пешеходами в течение одного светофорного цикла расстояния от тротуара до островка безопасности и от островка безопасности до конца проезжей части.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №20 «Железнодорожные переезды.
Обустройство и правила эксплуатации»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС 1. КЛАССИФИКАЦИЯ И КАТЕГОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

Железнодорожный переезд - это пересечения дороги с железнодорожными путями на одном уровне.

Переезд - место повышенной опасности движения на железной и автомобильной дорогах, который оборудуется необходимыми устройствами, улучшающими условия пропуска поездов и автотранспорта и повышающими безопасность их движения.

Переезды на пересечениях железнодорожных путей с автомобильными дорогами общего пользования считаются переездами общего пользования и содержатся за счет средств Белорусской железной дороги. Переезды на пересечениях железнодорожных путей с автомобильными дорогами отдельных предприятий или организаций считаются переездами необщего пользования.

Переезды на эксплуатируемой сети железных дорог в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории (таблица 1).

Таблица 1. Категории железнодорожных переездов

Интенсивность движения поездов по главному пути (суммарная в двух направлениях), поезд./сут.	Интенсивность движения автотранспорта (суммарная в двух направлениях, авт./сут.)				
	До 200 включительно	201 - 1000	1001 - 3000	3001 - 7000	Более 7000
До 16 включительно, а также по всем станционным и подъездным путям	IV	IV	IV	III	II
17 - 100	IV	IV	III	II	I
101 - 200	IV	III	II	I	I
Более 200	III	II	II	I	I

К I-й категории относятся переезды, расположенные на пересечениях:

- железных дорог с интенсивностью движения более 16 поездов/сут. (суммарно в двух направлениях) с автомобильными дорогами с интенсивностью движения более 7000 авт./сут. (суммарно в двух направлениях);

- железных дорог с интенсивностью движения более 100 поездов/сут. с автомобильными дорогами с интенсивностью движения более 3000 авт./сут.

Ко II категории относятся переезды, расположенные на пересечениях:

- железных дорог с интенсивностью движения до 16 поездов/сут., а также станционных и подъездных путей с автомобильными дорогами с интенсивностью движения более 7000 авт./сут.;

- железных дорог с интенсивностью движения 17 - 100 поездов/сут. с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 3001 - 7000 авт./сут.;

- железных дорог с интенсивностью движения более 100 поездов/сут. с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 1001 - 3000 авт./сут.;

- железных дорог с интенсивностью движения более 200 поездов/сут. с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 201 - 1000 авт./сут.

К III категории относятся переезды, расположенные на пересечениях:

- железных дорог с интенсивностью движения до 16 поездов/сут., а также станционных и подъездных путей с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 3001 - 7000 авт./сут.;

- железных дорог с интенсивностью движения 17 - 100 поездов/сут. с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 1001 - 3000 авт./сут.;

- железных дорог с интенсивностью движения 101 - 200 поездов/сут. с автомобильными дорогами с интенсивностью движения 201 - 1000 авт./сут.;

- железных дорог с интенсивностью движения более 200 поездов/сут. с автомобильными дорогами с интенсивностью движения до 200 авт./сут.

К IV категории относятся все остальные переезды.

Переезды делятся на регулируемые и нерегулируемые.

К регулируемым относятся переезды, на которых движение автотранспорта через переезд регулируется устройствами переездной сигнализации или дежурным работником.

К нерегулируемым относятся переезды, на которых движение автотранспорта не регулируется устройствами переездной сигнализации или дежурным работником и возможность безопасного проезда через переезд определяется водителями транспортных средств.

ВОПРОС 2. УСТРОЙСТВО, ОСНАЩЕННОСТЬ И ОБОРУДОВАНИЕ ПЕРЕЕЗДОВ

Перед всеми железнодорожными переездами, оборудованными или необорудованными шлагбаумами, должны устанавливаться соответствующие дорожные знаки 1.11 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума». Эти знаки должны дублироваться на дорогах с тремя и более полосами для движения в обоих направлениях, а также на дороге с одной или двумя полосами для движения в обоих направлениях, если расстояние видимости переезда вне населенных пунктов менее 300 м, а в населенных пунктах - менее 50 м. Если автомобильная дорога пересекает переезды, расстояние между которыми менее 50 м, то знаки 1.1 и 1.2 должны устанавливаться только перед первым переездом, а в остальных случаях - перед каждым переездом.

На существующих переездах на протяжении не менее 10 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле должна иметь горизонтальную площадку или вертикальную кривую большого радиуса или уклон, обусловленный превышением одного рельса над другим, когда пересечение находится в кривом участке железной дороги. При реконструкции и строительстве новых автомобильных дорог подходы должны устраиваться такими, чтобы на протяжении не менее 2 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле имела горизонтальную площадку.

Проезжая часть переезда, состоящая из настила, подъездов и ограждений в виде столбиков, перил и оград, должна удовлетворять следующим требованиям:

- ширина проезжей части должна быть равной ширине проезжей части автомобильной дороги, при этом она должна быть не менее 6 м;

- настил с наружной стороны колеи устраивается в одном уровне с верхом головок рельсов, а внутри колеи во избежание повреждения рельсов при проходе тракторов, катков и др. и замыкания рельсовых цепей он должен быть выше головок рельсов на 30 - 40 мм;

- ширина настила в местах прогона скота должна быть не менее 4 м.

Настил (рисунок 1) может быть железобетонным или деревянным. Путь под настилем должен быть, как правило, уложен на деревянных шпалах.

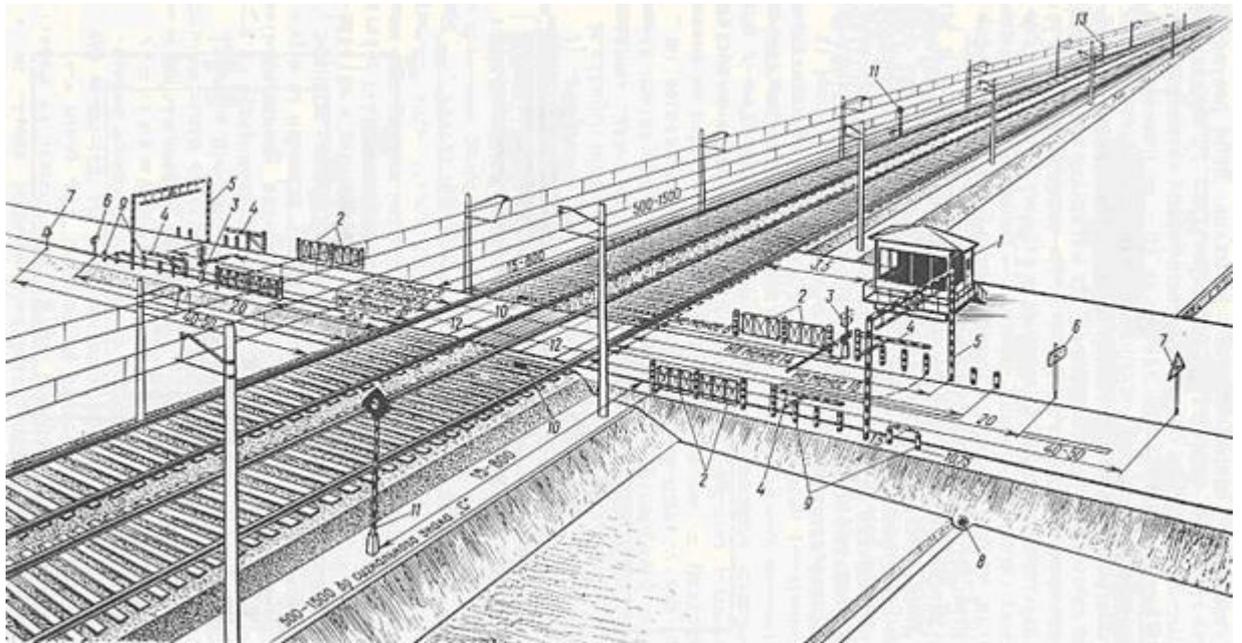


Рисунок 1. Вариант оборудования железнодорожного переезда

Для обеспечения беспрепятственного прохода реборды колес железнодорожного подвижного состава в пределах настила укладываются контррельсы, изготавливаемые из путевых рельсов. Концы контррельсов на длине 50 см должны быть отогнуты внутрь колеи на 25 см. Ширина желоба должна быть в пределах 75 - 110 мм. Глубина желоба должна быть не менее 45 мм.

Съемные деревянные элементы, уложенные вместо контррельсов, должны заменяться на контррельсы в плановом порядке при переустройстве настила.

Столбики, перила, ограды, стойки габаритных ворот, стойки шлагбаумов, мачты светофоров переездной сигнализации должны располагаться от кромок проезжей части автомобильной дороги на расстоянии не менее 0,75 м. Стойки вновь сооружаемых габаритных ворот, а также габаритных ворот на переустраиваемых переездах в связи с реконструкцией автомобильных дорог должны устанавливаться не ближе 1,75 м от кромок проезжей части автомобильной дороги.

На переездах, по которым прогоняется скот, устанавливаются перила или ограды, а к механизированным шлагбаумам подвешиваются заградительные сетки. Перила или ограды должны быть, как правило, железобетонными и иметь высоту 1,2 м. Разрешается устраивать их из дерева или металла. Окрашиваются ограждения переездов в соответствии с типовым проектом.

При капитальном ремонте переездов с интенсивным пешеходным движением должны устраиваться по типовым проектам специальные пешеходные дорожки.

На подходах к переездам со стороны железной дороги должны быть установлены предупредительные постоянные сигнальные знаки «С» о подаче машинистом свистка, а со стороны автомобильной дороги на переездах без шлагбаумов - предупредительные дорожные знаки «Однопутная железная дорога» или «Многопутная железная дорога».

Сигнальные знаки «С» устанавливаются с правой стороны по ходу движения поездов на расстоянии 500 - 1500 м, а на перегонах, где обращаются поезда со скоростями более 120 км/ч - на расстоянии 800 - 1500 м от переезда.

Перед неохранными переездами с неудовлетворительными условиями видимости, кроме того, должны устанавливаться дополнительные сигнальные знаки «С» на расстоянии 250 м от переезда (на перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, - на расстоянии 400 м).

При неудовлетворительной видимости приближающихся поездов перед неохранными переездами, не оборудованными переездной сигнализацией, устанавливается дорожный знак «Движение без остановки запрещено». Необходимость и место его установки определяются Государственной автомобильной инспекцией.

На подходах к месту для прогона скота на расстоянии 20 м от крайних рельсов устанавливаются таблички с надписями «Берегись поезда. Место прогона скота», а на расстоянии 3 - 4 м от крайнего рельса поперек скотопрогонной дорожки - надолбы для предотвращения въезда на путь автотранспорта.

На электрифицированных линиях с обеих сторон переезда должны быть установлены габаритные ворота с высотой проезда 4,7 м на расстоянии от крайнего рельса не менее 8,5 м, а при наличии шлагбаумов - не менее 1 м от них в сторону автомобильной дороги. На габаритных воротах над серединой проезжей части автомобильной дороги должен быть установлен дорожный знак «Ограничение высоты» с цифрой на знаке «4,5 м». Место установки габаритных ворот должно выбираться с таким расчетом, чтобы исключалась возможность их объезда и не ухудшалась видимость переездных светофоров и знаков.

Вновь сооружаемые или переустраиваемые габаритные ворота должны устанавливаться на расстоянии не менее 5 м от шлагбаумов в сторону автомобильной дороги и не менее 14 м от крайнего рельса.

Перекладыны деревянных габаритных ворот окрашиваются поперечными полосами черного и белого цвета шириной 200 мм, а ограничительные планки - красными и белыми полосами. Опоры габаритных ворот окрашиваются наклонными полосами черного и белого цвета.

За габаритными воротами или за шлагбаумами, а где их нет, - за знаком «Однопутная железная дорога» или «Многопутная железная дорога» в соответствии с Правилами дорожного движения устанавливаются дорожные знаки «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» или «Железнодорожный переезд без шлагбаума» и другие дорожные знаки.

Установка и содержание дорожных знаков, содержание и ремонт земляного полотна, проезжей части, ограждающих столбиков и других устройств автомобильной дороги за пределами габаритных ворот, а где их нет, - за пределами знаков «Однопутная железная дорога» или «Многопутная железная дорога» или за шлагбаумами в сторону от железной дороги осуществляются дорожно-эксплуатационными организациями.

Охраняемые переезды оборудуются автоматическими шлагбаумами, электрошлагбаумами или механизированными шлагбаумами. Брусья автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов должны иметь длину при ширине проезжей части:

- до 6 м включительно - 4 м;
- более 6 м до 10 м включительно - 6 м;
- более 10 м - 8 м.

При необходимости допускается установка автоматических шлагбаумов и электрошлагбаумов нестандартной длины. Шлагбаумы должны перекрывать не менее половины проезжей части автомобильной дороги с правой стороны по ходу движения транспортных средств. Они должны устанавливаться с таким расчетом, чтобы с левой стороны оставалась неперекрытой проезжая часть дороги шириной не менее 3 м.

Механизированные шлагбаумы должны перекрывать всю проезжую часть дороги и иметь сигнальные фонари, зажигаемые в темное время суток, а также днем при плохой видимости (туман, метель и другие неблагоприятные условия). Фонари, установленные на заградительных брусках механизированных шлагбаумов, должны показывать в сторону автомобильной дороги: при закрытом положении шлагбаумов - красные огни, при открытом положении - прозрачно-белые огни, а в сторону железнодорожного пути - контрольные прозрачно-белые огни как при открытом, так и при закрытом положении шлагбаумов.

Шлагбаумы устанавливаются с правой стороны на обочине автомобильной дороги с обеих сторон переезда на высоте 1 - 1,25 м от поверхности проезжей части дороги. При этом механизированные шлагбаумы, полностью перекрывающие проезжую часть автомобильной дороги, устанавливаются на расстоянии не менее 8,5 м от крайнего рельса; автоматические шлагбаумы и электрошлагбаумы, неполностью перекрывающие проезжую часть дороги, устанавливаются на расстоянии

не менее 6; 8; 10 м от крайнего рельса, в зависимости от длины заградительного бруса (4; 6; 8 м).

На случай повреждения основных шлагбаумов должны устанавливаться запасные шлагбаумы ручного действия на расстоянии не менее 1 м. от основных шлагбаумов в сторону автомобильной дороги.

Эти шлагбаумы должны перекрывать всю проезжую часть автомобильной дороги и иметь приспособления для закрепления их в открытом и закрытом положениях и навешивания сигнального фонаря.

Заградительные брусья шлагбаумов (основных и запасных) должны окрашиваться чередующимися полосами красного и белого цвета, наклоненными (если смотреть со стороны автомобильной дороги) вправо к горизонтали под углом 45 - 50°. Ширина полос 500 - 600 мм. Конец заградительного бруса должен иметь красную полосу шириной 250 - 300 мм. Для улучшения видимости шлагбаумы следует (в плановом порядке) покрывать светоотражающими красками. Брусья шлагбаумов могут изготавливаться с сигнальными отражателями.

Нормальное положение автоматических шлагбаумов - открытое, а электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов - закрытое. В отдельных случаях на переездах с интенсивным движением по автомобильной дороге, а также на переездах, переданных в обслуживание работникам других служб, нормальное положение электрошлагбаумов и механизированных шлагбаумов может быть установлено открытое.

При нормально закрытом положении шлагбаумов они открываются только для пропуска транспортных средств при отсутствии приближающегося поезда.

На подъездах к переездам, ширина проезжей части которых обеспечивает движение транспортных средств в каждом направлении по двум полосам и более, по оси проезжей части автомобильной дороги на том же протяжении наносятся две такие же параллельные сплошные линии на расстоянии 0,1 м друг от друга. Наносятся осевые линии дорожно-эксплуатационными организациями по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией.

На охраняемых переездах должны быть построены по типовым проектам помещения для дежурных по переездам - здания переездных постов с выходом вдоль пути в сторону автомобильной дороги. Выходы в сторону пути в существующих зданиях должны ограждаться перилами.

Электрическое освещение должны иметь все переезды I и II категорий, а также III и IV категорий, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями энергоснабжения, или имеющие вблизи другие постоянные источники энергоснабжения. В необходимых случаях переезды оборудуются прожекторными установками.

Освещенность переездов должна быть не менее: I категории - 5 лк, II категории - 3 лк, III категории - 2 лк, IV категории - 1 лк, а на переездах, расположенных на скоростных автомобильных дорогах и магистральных улицах общегородского значения. На вновь строящихся или реконструируемых автодорогах I и II категорий подходы к переезду должны быть освещены на протяжении 100 м от крайнего рельса.

Энергоснабжение устройств переездной сигнализации должно соответствовать действующим нормативам. При этом для устройств автоматики с рельсовыми цепями постоянного тока должен предусматриваться аккумуляторный резерв с длительностью непрерывной работы не менее 8 ч.

Охраняемые переезды должны иметь прямую телефонную связь с ближайшей станцией или постом, а на участках, оборудованных диспетчерской связью, - с поездным диспетчером и в необходимых случаях радиосвязь. Телефонная связь должна дополняться наружным звонком.

В первую очередь переездной сигнализацией должны оборудоваться переезды с автобусным движением, а также расположенные на главных путях с интенсивным движением поездов и автотранспорта, высокими скоростями движения поездов, неудовлетворительными условиями видимости.

Переезды, расположенные на подъездных и станционных путях с маневровым характером движения, как правило, должны оборудоваться светофорной сигнализацией.

На автомобильных дорогах перед переездами, оборудованными существующей переездной сигнализацией, применяются светофоры с двумя горизонтально расположенными и попеременно мигающими красными огнями. Водитель дорожного транспорта должен действовать так же, как и при движении через неохраемый переезд, не оборудованный переездной сигнализацией: прежде чем проследовать через переезд, он должен убедиться в отсутствии на подходах к переезду поезда и в безопасности движения.

Автоматическая светофорная сигнализация, в том числе и при автоматических шлагбаумах, должна начинать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги за время, необходимое для заблаговременного освобождения переезда транспортными средствами, до подхода поезда к переезду. При этом в момент вступления поезда на участок приближения на светофорах в сторону автомобильной дороги загораются мигающие красные огни и подаются акустические сигналы (звонки или ревуны) для оповещения пешеходов.

Если переезд при этом оборудован автоматическими шлагбаумами, одновременно загораются красные сигнальные огни на заградительных

брусьях шлагбаумов (без световых отражателей) и через время, определяемое расчетом, брусья шлагбаумов плавно опускаются в горизонтальное положение.

Автоматические шлагбаумы должны оставаться закрытыми, а автоматическая светофорная сигнализация должна быть включена до полного освобождения переезда поездом. При полном освобождении переезда поездом заградительные брусья автоматических шлагбаумов поднимаются, после чего красные огни на светофорах гаснут, а зеленый при его наличии загорается.

При движении поезда в неустановленном направлении на однопутных участках и по неправильному пути на двухпутных и многопутных участках выключение красных мигающих огней и включение зеленого огня, а также подъем шлагбаумов в вертикальное положение осуществляются после освобождения поездом участка приближения, расположенного по ходу поезда за переездом.

При автоматической оповестительной сигнализации с полуавтоматическими шлагбаумами зеленые огни, если они есть, выключаются, красные мигающие огни переездных светофоров и акустические сигналы включаются с момента занятия поездом участка приближения или открытием сигнала и замыкания маршрута, или нажатием кнопки дежурным по станции. В это время шлагбаумы закрываются автоматически, открываются при нажатии кнопки «Открытие шлагбаума» дежурным по переезду.

На переездах, в участки приближения, которых входят станционные пути, при отправлении поезда при запрещающем показании светофоров автоматическая светофорная и оповестительная сигнализация должна включаться дежурным по станции нажатием кнопки «Закрытие переезда». В это время машинист поезда при подходе к переезду должен следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч и готовностью остановиться, если встретится препятствие для движения. Перечень станций с такими переездами утверждается начальником дороги и объявляется приказом по дороге.

На переездах, расположенных в пределах или вблизи станций и оборудованных переездной сигнализацией, дежурные по станциям не должны допускать продолжительного разрыва между открытием выходных сигналов и отправлением поездов, чтобы не вызывать задержек транспорта у переездов.

Дежурный по станции должен известить дежурного по переезду об отправлении поезда по телефону или другим способом. Порядок извещения в этом случае устанавливается местной инструкцией. На охраняемых переездах устраивается заградительная сигнализация. В качестве заградительных светофоров могут использоваться входные,

выходные, предупредительные, предвходные, маневровые, проходные и маршрутные светофоры, расположенные от переезда на расстоянии не более 800 м и не менее 15 м при условии видимости переезда с места их установки.

Если нельзя использовать перечисленные светофоры, перед охраняемыми переездами устанавливаются специальные заградительные светофоры на расстоянии не менее 15 м.

Заградительные светофоры устанавливаются для движения поездов на однопутных участках с двух сторон от переезда, а на двухпутных участках - по правильному пути и в следующих случаях для движения по неправильному пути:

- на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой;
- при регулярном движении по неправильному пути;
- в пригородных зонах крупных городов при интенсивности движения свыше 100 пар поездов/сут. Установка заградительных светофоров для движения поездов по неправильному пути допускается с левой стороны пути.

На переездах, расположенных на перегонах двухпутных участков и оборудованных заградительной сигнализацией для движения только по правильному пути, начальником дороги устанавливается порядок, при котором запрещающее показание заградительных светофоров, установленных для движения по правильному пути, является сигналом остановки также для поездов, следующих по неправильному пути.

Если требуемая видимость заградительного светофора не обеспечивается, то на участках, не оборудованных автоблокировкой, впереди такого светофора устанавливается предупредительный светофор, по форме одинаковый с заградительным, и подающий сигнал желтым огнем при красном огне основного светофора и негорящий - при погашенном огне основного светофора.

Все охраняемые переезды, расположенные на участках автоблокировки, независимо от наличия заградительных светофоров должны быть оборудованы устройствами для переключения ближайших к переездам светофоров автоблокировки на запрещающие показания при возникновении на переездах препятствий для движения поездов.

При оборудовании переездов автоматическими шлагбаумами на стенке снаружи здания поста на стойке в месте, откуда обеспечивается хорошая видимость пути и автомобильной дороги, устанавливается щиток управления шлагбаумами. Место установки щитка определяется комиссионно представителями дистанций пути и дистанции сигнализации и связи, а при необходимости - с участием начальника станции.

ВОПРОС 3. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕЕЗДАМ

Пересечения автомобильных дорог с железными дорогами следует проектировать в разных уровнях при условиях:

- расчетная интенсивность движения по автомобильной дороге превышает 1000 ед./сут;
- пересекаются два и более главных железнодорожных пути;
- пересечение располагается на участках со скоростным движением поездов (более 120 км/ч);
- интенсивность движения по железной дороге – более 100 поездов/сут.;
- железная дорога расположена в выемке;
- не могут быть обеспечены требуемые условия видимости.

На неохранных пересечениях автомобильных дорог с железными дорогами в одном уровне должна быть обеспечена видимость, при которой водитель автомобиля, находящегося от переезда на расстоянии не менее расстояния видимости для остановки, может видеть приближающийся к переезду поезд не менее чем за 400 м, а машинист приближающегося поезда – середину переезда на расстоянии не менее 1000 м от переезда. Угол пересечения дорог должен быть не менее 60°.

Ширину проезжей части автомобильных дорог на пересечениях автомобильных дорог с железными дорогами в одном уровне следует принимать равной ширине проезжей части дороги на подходах к пересечению, но не менее 6 м. Автомобильная дорога на протяжении не менее 2 м от крайнего рельса должна иметь в продольном профиле уклон, обусловленный отметками рельсов.

Подходы автомобильной дороги к переезду на протяжении 50 м следует проектировать с продольным уклоном не более 30°.

Стойки шлагбаумов, светофоров переездной сигнализации, перила, направляющие устройства на переездах и подходах к ним следует устанавливать на расстоянии не менее 0,75 м, а стойки габаритных ворот – не менее 1,75 м от кромки проезжей части дороги.

При проектировании путепроводов над железнодорожными путями наряду с требованиями по обеспечению габаритов приближения строений к железнодорожным путям, следует обеспечить:

- видимость пути и сигналов, требуемую по условиям безопасности движения поездов;
- водоотвод с учетом устойчивости земляного полотна железной и автомобильной дорог.

Проезжая часть переезда, состоящая из настила, подъездов и сигнальных столбиков, перил и оград, должна соответствовать типовому

проекту. Ширина проезжей части переезда должна быть равной ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 метров, а ширина настила для прогона скота – не менее 4 метров. Настил может быть деревянным, железобетонным и из других материалов.

Для обеспечения беспрепятственного проезда реборд колес железнодорожного подвижного состава в пределах настила укладываются контррельсы. При этом ширина желоба должна быть в пределах 75-110 мм, глубина - не менее 45 мм.

При интенсивности пешеходного движения 100 чел/ч, переезды должны обустроиваться пешеходными дорожками и звуковой сигнализацией, а переезды расположенные в населенных пунктах, должны иметь эти устройства независимо от интенсивности пешеходного движения.

Переездная сигнализация дополняется обслуживанием дежурным работником только на переездах:

- через которые движутся поезда со скоростью более 140 км/ч;
- расположенных на пересечениях главных путей с дорогами, по которым осуществляется трамвайное или троллейбусное движение;
- I категории;
- II категории, расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут., не оборудованных автоматической светофорной сигнализацией с зеленым огнем.

На переездах, не оборудованных переездной сигнализацией, движение автотранспорта регулируется дежурным работником в следующих случаях:

- на переездах, через которые движутся поезда со скоростью более 140 км/ч;
- на переездах, пересекающих три и более главных пути;
- на переездах, расположенных на пересечениях главных путей с дорогами, по которым осуществляется трамвайное или троллейбусное движение;
- на переездах I категории;
- на переездах II категории с неудовлетворительными условиями видимости, а на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут. независимо от условий видимости;
- на переездах III категории с неудовлетворительными условиями видимости, расположенных на участках с интенсивностью движения более 16 поездов/сут., а также расположенных на участках с интенсивностью движения более 200 поездов/сут. независимо от условий видимости.

Для существующих переездов удовлетворительной считается видимость, при которой с транспортного средства, находящегося от

крайнего рельса на расстоянии 50 м и менее, приближающийся с любой из сторон поезд виден:

При скорости движения поездов:

- от 121 до 140 км/ч на расстоянии не менее - 500 м
- от 81 до 120 км/ч на расстоянии не менее - 400 м
- от 41 до 80 км/ч на расстоянии не менее - 250 м
- от 26 до 40 км/ч на расстоянии не менее - 150 м
- от 25 км/ч и менее, на расстоянии не менее - 100 м.

Для вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог удовлетворительной считается видимость, при которой водитель транспортного средства, находящегося от переезда на расстоянии, равном расчетному расстоянию видимости поверхности дороги, мог видеть приближающийся к переезду поезд не менее чем за 400 м от переезда, а машинист приближающегося поезда мог видеть середину переезда на расстоянии 1000 м.

Переезды, обслуживаемые дежурным работником, также называются - охраняемыми переездами, не обслуживаемые - неохраняемыми переездами.

Охрана переездов, как правило, должна быть круглосуточной.

Перечень переездов, обслуживаемых дежурным работником некруглосуточно, а также время работы без обслуживания дежурным работником переездов, не оборудованных шлагбаумами, устанавливается начальником отделения дороги по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией.

Переезды, охраняемые круглосуточно и в две смены, должны быть оборудованы шлагбаумами, а охраняемые в одну смену при наличии переездной сигнализации могут эксплуатироваться без шлагбаумов.

Переезды, расположенные на малодеятельных, подъездных и станционных путях, оборудованные горизонтально-поворотными шлагбаумами, должны оборудоваться светофорной сигнализацией; до оборудования их светофорной сигнализацией горизонтально-поворотные шлагбаумы сохраняются и такие переезды не охраняются.

Переезды, расположенные вблизи стрелочных постов или помещений дежурных по станциям, могут охраняться работниками службы движения. Перечень таких переездов и режим их работы утверждаются начальником отделения дороги.

Устройство, оборудование и содержание, а в отдельных случаях и обслуживание переездов необщего пользования выполняются за счет организаций или предприятий, пользующихся этими переездами. Порядок содержания и обслуживания их устанавливается начальником отделения железной дороги или начальником объединения промышленного железнодорожного транспорта.

При сооружении вторых путей и усилении существующих железных дорог одновременно должны решаться вопросы о замене существующих пересечений в одном уровне путепроводами или об отводе автомобильных дорог под ближайшие искусственные сооружения железной дороги.

Два раза в год (в мае-июне и сентябре-октябре) должно выполняться комиссионное обследование переездов под председательством руководителей дистанций пути с участием руководителей дистанции сигнализации и связи, участков энергоснабжения или начальников районов электрических сетей, представителей ревизорского аппарата отделения дороги, Государственной автомобильной инспекции и дорожно-эксплуатационных организаций. По результатам обследования должны разрабатываться специальные планы с указанием сроков устранения выявленных недостатков и осуществляться необходимые меры по приведению устройств на переездах в полное соответствие с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог и типовых проектов.

Про проведении ежегодного обследования составляется перечень переездов, на которых намечается снятие охраны, перечень согласовывается с Государственной автомобильной инспекцией и утверждается начальником дороги.

Перед снятием охраны должны быть осуществлены следующие меры:

- проведено комиссионное обследование переездов, согласованных к снятию охраны, и устройств автоматической светофорной сигнализации на них под председательством начальника дистанции пути с участием представителей причастных организаций железной дороги, Государственной автомобильной инспекции и дорожно-эксплуатационной организации для проверки готовности перевода переездов из охраняемых в неохранные;

- не менее чем за 15 дней до снятия охраны на переезде должны быть выставлены хорошо видимые объявления «Переезд с (дата) переводится в неохранный». Перевод переездов в неохранные осуществляется приказом начальника отделения дороги.

На переездах, на которых охрана снимается, демонтируются автоматические шлагбаумы, электрошлагбаумы, механизированные шлагбаумы и другие устройства, связанные с охраной, заменяются соответствующие дорожные знаки.

Не допускается на существующих железнодорожных путях общего пользования открывать вновь переезды:

- I, II и III категорий;
- на участках со скоростями движения поездов более 120 км/ч;

- IV категории, расположенные на пересечениях трех и более главных путей, а также переезды, расположенные на пересечениях железных дорог в выемках и в других местах, где не обеспечены удовлетворительные условия видимости, а также в случаях, когда требуется охрана переезда.

Открытие вновь переездов IV категории, кроме перечисленных выше, допускается в исключительных случаях (при крайней необходимости, если нет возможности изыскать решение, исключающее пересечение дорог в одном уровне) с разрешения начальника железной дороги по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией и дорожно-эксплуатационными организациями или другими владельцами дорог.

Не допускается открытие на существующих переездах трамвайного и троллейбусного движения. Открытие вновь автобусного движения на неохраняемых переездах допускается с разрешения начальника дороги после оборудования переезда переездной сигнализацией.

Закрытие существующих переездов (постоянное или временное) выполняется приказом начальника отделения дороги по согласованию с исполкомами местных Советов народных депутатов, Государственной автомобильной инспекцией и дорожно-эксплуатационными организациями.

На закрываемых переездах (постоянно или на сезон) настил разбирается и подъезды к переездам со стороны автомобильной дороги на расстоянии не менее 10 м и от крайних рельсов по всей ширине проезжей части перегораживаются барьерами, а если необходимо - и канавами на расстоянии 2 м от барьера в сторону железной дороги. Предупредительные знаки на подъездах и подходах к переездам снимаются и устанавливаются знаки, указывающие направление объезда.

На закрываемых переездах все оборудование, в том числе и автоматические устройства, демонтируется; при кратковременном закрытии переезда на срок его закрытия автоматические устройства выключаются, а брусья запасных шлагбаумов приводятся в закрытое положение и запираются на замок.

Оповещение о закрытии движения по переезду выполняется начальником дистанции пути в соответствии с порядком, согласованным с Государственной автомобильной инспекцией.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Классификация и категории железнодорожных переездов.
2. Устройство, оснащенность и оборудование переездов.
3. Основные требования, предъявляемые к железнодорожным переездам.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-ХІІ (ред. от 04.01.2014) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2010. – 137 с.

Дополнительная литература:

1. ТКП 543-2014 (02190) Железнодорожные переезды. Правила проектирования, устройства и эксплуатации.

2. ТКП 45-3.03-227-2010 (02250) Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования.

3. ТКП 45-3.03-19-2006 (02250) Автомобильные дороги. Нормы проектирования.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема № 21

«Обеспечение содержания автомобильных дорог
и улиц населенных пунктов»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

В настоящее время в Республике Беларусь осуществляется программа «Дороги Беларуси» на 2006-2015 годы, в соответствии с которой должен быть обеспечен переход дорожной отрасли на инновационное развитие. Это означает более широкое освоение и внедрение новых дорожных конструкций и технологий, позволяющих выйти на уровень транспортно-эксплуатационных параметров по нагрузке. Кроме этого, ровность по сети республиканских дорог намного отстает от показателей по международным нормам. Ежегодно проводится контроль за состоянием эксплуатируемых республиканских дорог. Важнейшим показателем, характеризующим транспортно-эксплуатационное состояние и уровень качества дорог, является показатель ровности, который отражает надежность дорожных конструкций, а также характеризует параметры комфортности, транспортные затраты пользователей и т.д.

ВОПРОС 1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ СОСТОЯНИЮ ДОРОГ И ОБОРУДОВАНИЮ

Правила содержания асфальтобетонных и цементобетонных покрытий включают инженерно-технические мероприятия по систематическому уходу за покрытиями в целях поддержания соответствующего уровня требований и эксплуатационного состояния автомобильных дорог. Характер мероприятий и объем работ по содержанию дорожных покрытий зависят от календарного периода года, типа покрытия и уровня требований к автомобильной дороге.

В весенне-летне-осенний период года следует выполнять:

- локальное восстановление дорожной одежды на участках с пучинистыми и слабыми грунтами на площади до 1000 м²;
- уход за участками дорог с пучинистыми и слабыми грунтами с установкой временного ограждения и регулированием движения;
- устранение мелких деформаций и повреждений асфальтобетонных покрытий (выбоин, просадок, выкрашивания и других дефектов) с нарезкой и без нарезки «карт», устранение дефектов на участках ранее выполненного ремонта, в том числе замену литого асфальтобетона;
 - устранение скользкости, вызванной выпотеванием битума;
 - ремонт сколов и обломов, выбоин с нарезкой и без нарезки «карт» цементобетонных покрытий, замену, подъем и выравнивание отдельных плит, защиту цементобетонных покрытий от поверхностных разрушений;
 - устранение повреждений бордюров, замену отдельных бордюрных камней;
 - профилактические работы по локальной замене дефектных участков дорожного покрытия (покрытия с сеткой трещин, шелушением, скоплением выбоин, в том числе отремонтированные без нарезки «карт» в зимний период года) или их временной консервации. Площадь участка профилактических работ не должна превышать 2000 м²;
 - герметизацию трещин;
 - восстановление и заполнение деформационных швов.

В зимний период года следует выполнять:

- мероприятия по борьбе с ямочностью (максимально оперативный ремонт мелких выбоин с целью обеспечения нормируемых требований к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения);
 - устранение выбоин на асфальтобетонных покрытиях с нарезкой «карт», при этом площадь «карты» не должна превышать 1,0 м² на

автомобильных дорогах 1-3 уровней требований и 2,0 м² на автомобильных дорогах 4-5 уровней требований. Увеличение площади «карты» допускается при соответствующем технико-экономическом обосновании и согласовании с представителями технического надзора;

Очистку от мусора и уборку посторонних предметов на дорожных покрытиях выполняют круглогодично.

В начале весенне-летне-осеннего периода покрытия очищают от грязи и фрикционных остатков противогололедных материалов. Очистку покрытия начинают от оси дороги с перемещением к кромке проезжей части. Проезжую часть с разделительной полосой начинают убирать от левой по ходу движения кромки (бордюра) покрытия. Последующие проходы машин должны перекрывать предыдущие на 0,25-0,5 м. Очистку покрытия в летний период производят сухим или мокрым способом. Расход воды при мокром способе очистки составляет от 0,9 до 1,2 л/м², в зависимости от режима работы подметательно-уборочной техники.

В весенне-летне-осенний период года с момента наступления установившейся среднесуточной температуры воздуха более 5°С выполняют работы по устранению выбоин и просадок на асфальтобетонных покрытиях с нарезкой или без нарезки «карт».

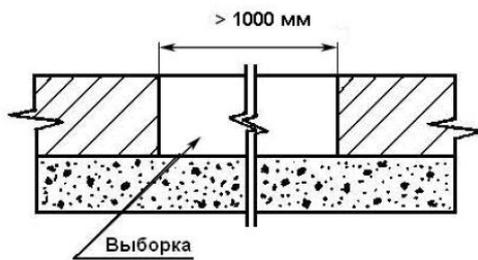
Состав работ по устранению выбоин и просадок с нарезкой «карт» должен включать:

- разметку контуров «карт»;
- нарезку «карт» по контуру разметки с последующим разламыванием асфальтобетонного покрытия внутри «карт» или устройство «карт» фрезерованием с последующей вертикальной обрезкой стенок «карт»;
- очистку и сушку «карт»;
- грунтовку дна и стенок «карт»;
- укладку, разравнивание и уплотнение смеси;
- поверхностную герметизацию мест сопряжения;
- уборку отходов и погрузку асфальтогранулята или асфальтобетонного лома.

Дно подготовленной «карты» грунтуют разжиженным битумом либо быстрораспадающейся битумной эмульсией. Вязкость разжиженного битума должна быть от 110 до 140 градусов, температура при нанесении – от 90 °С до 100 °С. Расход разжиженного битума – от 0,4 до 0,6 л/м², битумной эмульсии – от 0,7 до 0,9 л/м².

При наличии на цементобетонном покрытии просевших плит (высота уступа в швах более 20 мм) производят выравнивание поверхности покрытия путем подъема плит и нагнетания в образовавшиеся полости под плитами бетонной смеси.

Разрушенные участки плит выпиливают по контуру на полную толщину и разрезают на сегменты. Для обеспечения совместной работы ранее уложенных и новых плит устанавливают арматурные каркасы и штыри.



1. Подготовка выборки



2. Заполнение выборки

Слайд – Частичная замена плит покрытия



1. Разделка бетона и удаление обломков и переделка основания



2. Уплотнение верхнего слоя и

Слайд – Полная замена плит покрытия

Мероприятия по защите цементобетонных покрытий от поверхностных разрушений назначают при несоответствии физико-механических свойств бетона (морозостойкости, водонепроницаемости, коррозионной стойкости и т.п.) проектным требованиям.

На период проведения защитных мероприятий участок автомобильной дороги, как правило, закрывается для движения транспортных средств. При невозможности перевода движения на объезд работы выполняются поочередно на каждой половине проезжей части.

На участках дорожных покрытий с наличием сетки трещин, шелушения или скопления выбоин, в том числе отремонтированных в зимний период, проводят профилактические работы по локальной замене дефектных участков дорожного покрытия, временной их консервации или реабилитации.

СОДЕРЖАНИЕ ИНЖЕНЕРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ЭЛЕМЕНТОВ ОБУСТРОЙСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Автобусные остановки, тротуары, площадки и проезды у постов весогабаритного контроля, пешеходные переходы, туалеты, площадки отдыха и элементы их обустройства, шумозащитные сооружения следует содержать в чистоте и порядке, при необходимости устранять их повреждения. Ежегодно следует обновлять окраску беседок, скамеек, въездных ворот у постов весогабаритного контроля, ограждений территорий и т.п. За зелеными насаждениями на территории следует осуществлять регулярный уход: стрижку, обрезку, подкормку, прополку, полив и посадку недостающих или погибших растений.

Контейнеры и урны для мусора следует своевременно очищать от мусора, не допуская их переполнения и антисанитарного состояния. В туалетах необходимо регулярно проводить уборку и, по мере необходимости, - ассенизационные работы.

Источники питьевой воды в виде родников, артезианских колодцев должны быть оборудованы удобными подходами для набора воды. Территорию вокруг источника очищают от грязи и мусора. Владельцы источников питьевой воды не реже одного раза в год должны проверять воду в источнике на пригодность для питья.

При несоответствии качества воды требованиям санитарно-гигиенических норм для питьевой воды у источника должен быть установлен предупреждающий плакат.

В подземных и надземных пешеходных переходах устраняют повреждения ступенек лестниц, поломку лестничных перил, ограждений входов, неисправности электропроводки и другие дефекты.

У шумозащитных экранов производят замену отдельных дефектных элементов или секций. При использовании для защиты от шума полос зеленых насаждений заменяют погибшие деревья.

В состав работ по содержанию дорожных ограждений входят их очистка и окраска, устранение деформаций и неровностей ограждений в плане и профиле, замена стоек, элементов крепления к стойкам, соединений секций, отдельных секций (не более 20 % протяженности участка барьерного ограждения, а также на всей протяженности поврежденного в результате ДТП ограждения), жесткой консоли, очистка или замена поврежденных световозвращающих элементов.

При повреждении тросового ограждения заменяют поврежденные стойки и другие элементы, укладывают и натягивают тросовую систему. Работы по очистке и мойке дорожных ограждений выполняют механизированным способом с использованием щеточного оборудования. После окончания работ производят очистку дорожного покрытия под ограждением.

ВОПРОС 2. ЗИМНЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ И УЛИЦ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

В зимнее время ухудшаются характеристики дороги, транспортного средства, водителей, систем и средств управления движением, а также увеличивается доля темного времени суток. Некоторое снижение интенсивности из-за отказа от движения многих владельцев легковых машин не компенсирует ухудшения условий движения.

Основной задачей является возможное улучшение дорожных условий. Это касается очистки проезжей части от снега - при наступлении снегопада и борьба с оледенением ведется в основном методом посыпки. Использование чистого (без примесей) песка или шлака эффективно только при небольших морозах - до $-5...-8$ °С. При больших морозах эти материалы не держатся на покрытии, их сдувает, поэтому применяют песчано-соляную смесь, которая эффективна до -20 °С. В качестве солевых добавок (соотношение песка и соли приблизительно 10:1) применяют натриевые, калиевые или иные соли.

Мероприятия по зимнему содержанию автомобильных дорог должны выполняться в кратчайшие сроки и в соответствии с наличием ресурсов. Особое внимание необходимо уделять зимнему содержанию республиканских автомобильных дорог, связывающих областные и районные административные центры, города и крупные поселки, а также автомобильных дорог с постоянным автобусным движением.

Вся система мероприятий по зимнему содержанию автомобильных дорог должна быть построена таким образом, чтобы обеспечить наилучшие условия для движения автотранспорта, максимально облегчить и удешевить выполнение работ по ликвидации зимней скользкости. Для выполнения этих требований осуществляют:

- профилактические меры, цель которых не допустить или максимально ослабить образование зимней скользкости на автомобильной дороге;
- защитные меры по предотвращению образования снежных заносов путем устройства временных средств снегозащиты;
- меры по удалению снежных и ледяных образований на дороге и уменьшению их воздействия на автомобильное движение.

Руководство по организации зимнего содержания республиканских автомобильных дорог осуществляют Комитет по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь через республиканские унитарные предприятия (РУП) республиканских автомобильных дорог (далее - автодоры), в т.ч. РУП «Белавтострада»; местных автомобильных дорог - облисполкомы через проектно-ремонтно-строительные объединения по проектированию, строительству, ремонту и

содержанию местных автомобильных дорог (далее - облдорстрои).

Низовыми производственно-хозяйственными единицами по зимнему содержанию автомобильных дорог общего пользования являются дорожно-эксплуатационные управления (ДЭУ), дорожно-ремонтно-строительные управления (ДРСУ), дорожно-строительные управления (ДСУ) и другие (далее - дорожные организации). Содержанием автомобильных дорог могут заниматься на тендерной основе и другие юридические и физические лица независимо от их принадлежности и форм собственности.

Основными задачами автодорог и облдорстроев, а также дорожных организаций в зимний период являются:

- организация работ по зимнему содержанию автомобильных дорог и контроль за их выполнением;
- обеспечение эффективного использования материально-технических и денежных ресурсов, предназначенных для зимнего содержания автомобильных дорог;
- принятие необходимых мер по недопущению перерывов движения из-за снежных заносов и обледенения автомобильных дорог;
- своевременная информация пользователей автомобильных дорог об условиях движения на автомобильных дорогах;
- разработка и осуществление планов повышения качества зимнего содержания автомобильных дорог и безопасности движения;
- обеспечение совместно с органами Министерства внутренних дел Республики Беларусь и исполкомами местных Советов депутатов контроля за соблюдением Закона Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. N 3434-XII «Об автомобильных дорогах», требований других нормативных документов.

Основным звеном выполнения работ по зимнему содержанию автомобильных дорог в дорожных организациях являются линейные дорожные дистанции (ЛДД), прорабские и мастерские участки, в состав которых могут входить бригады и звенья.

Для обеспечения своевременного проведения работ по зимнему содержанию автомобильных дорог в дорожных организациях создается дорожно-патрульная служба (ДПС) в виде звена (бригады). ДПС может находиться в составе линейных дорожных дистанций и прорабских участков. В задачи ДПС входит регулярное патрулирование автомобильных дорог с целью принятия оперативных мер по предупреждению возможных перерывов движения и дорожно-транспортных происшествий.

Для организации работы ДПС разрабатывается маршрутная схема движения, на которой указываются последовательность и время патрулирования дорог. Патрулирование автомобильных дорог

осуществляется ежедневно, а при интенсивных и продолжительных снегопадах и метелях - круглосуточно. В необходимых случаях порядок патрулирования автомобильных дорог согласовывается с автодорами или облдорстройами.

На ДПС возлагаются следующие обязанности:

- постоянное наблюдение за состоянием автомобильных дорог и дорожных сооружений;

- выявление участков с повышенной скользкостью покрытия, снежными заносами, информирование о них диспетчерской службы или руководства дорожных организаций для принятия мер по обеспечению безопасных условий движения;

- устранение незначительных повреждений конструктивных элементов автомобильных дорог, а при невозможности их устранения - установка соответствующих временных знаков;

- временное ограничение движения при возникновении на автомобильной дороге аварийной обстановки с одновременным сообщением руководству дорожной организации и ГАИ;

- выполнение других работ по заданию руководства дорожных организаций.

В дорожных организациях выдача заданий и оперативный контроль за выполнением работ по зимнему содержанию республиканских автомобильных дорог осуществляются через диспетчеров, а местных дорог - через дежурных (диспетчеров), назначаемых из инженерно-технических работников дорожных организаций.

Организация работ по зимнему содержанию автомобильных дорог общего пользования должна предусматривать три степени сложности их выполнения:

- при степени сложности №1 работы выполняются в обычном режиме с целью устранения незначительных препятствий дорожному движению имеющимися в наличии силами и средствами (снегоочистка, распределение противогололедных материалов, очистка обочин и т.д.). Руководство выполнением этих работ осуществляется начальниками ЛДД, прорабами и мастерами;

- степень сложности №2 объявляется при возникновении опасности серьезных препятствий движению на автомобильных дорогах (сильные снегопады и метели, образование гололеда). Объявление степени сложности №2 и руководство выполнением работ осуществляются руководителями дорожных организаций по согласованию с автодорами и облдорстройами с привлечением при необходимости техники других предприятий района или области и организации двухсменной работы техники;

- степень сложности №3 объявляется, если возможность проезда по

дорогам находится под серьезной угрозой срыва (при метелях со скоростью ветра более 9 м/с и продолжительностью более двух суток; снегопадах интенсивностью более 5 см/ч и продолжительностью более 6 часов, а также при образовании гололеда на большом протяжении автомобильных дорог). Объявление степени сложности №3 и руководство выполнением работ осуществляются руководителями автодорог и облдорстроев по согласованию с Комитетом и облисполкомами. При этом для обеспечения проезда по автомобильным дорогам могут привлекаться в установленном порядке силы и средства организаций и предприятий других министерств и ведомств с обеспечением при необходимости круглосуточной работы техники.

Обязательными документами при организации и проведении работ при зимнем содержании автомобильных дорог при степени сложности №2 и №3 являются:

- план действий и порядок оповещения и сбора работников всех служб, занятых на зимнем содержании автомобильных дорог;
- схема дислокации собственной и привлеченной техники;
- график работы техники (роторных и двухотвальных плужных снегоочистителей), заправочных станций, мастерских;
- регламент работы дорожной организации, ЛДД, прорабских и мастерских участков при двухсменной и круглосуточной организации работ с решением вопросов пересменок, приема пищи, обогрева и отдыха;
- другие документы по решению руководства автодорог (облдорстроев), согласованные с Комитетом (облисполкомами).

Для решения задач оперативного управления зимним содержанием автомобильных дорог общего пользования организуется технологическая и аварийно-вызывная связь.

Зимняя скользкость образуется практически одновременно на значительном протяжении автомобильных дорог, а ее устранение связано с затратами времени, технических и людских ресурсов на выполнение большого объема работ в сложных условиях зимы.

Своевременность выполнения работ по борьбе с зимней скользкостью за месяц, квартал и зиму необходимо определять по показателю наличия зимней скользкости на обслуживаемой автомобильной дороге в км*ч по формуле:

$$П_{зс} = \sum_{i=1}^n L_i \cdot t_{\phi},$$

где L_d - протяженность обслуживаемой автомобильной дороги, км.;
 t_{ϕ} - фактическое время наличия скользкости, после образования гололеда или прекращения снега, ч.;

n - число случаев образования зимней скользкости.

Нормируемый показатель наличия зимней скользкости в км*ч рассчитывают по формуле:

$$P_3 = \sum_{i=1}^{N_d} L_d * T_d + \sum_{i=1}^{N_c} L_c * T_c,$$

где L_d и L_c - протяженность обслуживаемой автомобильной дороги на которой зимняя скользкость образовалась, соответственно, по причине гололеда и снегопада;

T_d и T_c – директивные сроки обработки покрытия ПГМ и очистки покрытия от снега;

N_d и N_c – число случаев образования зимней скользкости по причине гололеда и снегопада.

Для защиты автомобильных дорог от снежных заносов, применяют временные и постоянные средства снегозащиты.

К временным относятся: преграды из щита планки и бортовых колец автомобильных покрышек, а также снежные траншеи. Постоянные – проектируют и создают специализированные организации.

При зимнем содержании автомобильных дорог применяют химический, химико-фрикционный и фрикционный способы борьбы с зимней скользкостью.

ВОПРОС 3. КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА И ПРИЕМКА РАБОТ

При выполнении работ по содержанию автомобильных дорог проводят входной, операционный и приемочный контроль качества работ.

Входной контроль поступивших потребителю (заказчику) сырья, полуфабрикатов, строительных материалов и изделий проводят по всем или отдельным показателям качества материалов. Входной контроль качества комплектующих изделий проводят визуально по данным, приведенным в сопроводительной документации о качестве. Результаты входного контроля должны быть зарегистрированы в журналах входного контроля.

Операционный контроль качества работ проводят согласно [ТКП 234](#) и ТНПА на соответствующие виды работ. При проведении операционного контроля проверяют соответствие выполненных работ требованиям ТНПА, наличие документов, подтверждающих качество применяемых материалов, изделий и конструкций, или технических свидетельств на применяемые импортные материалы, изделия и конструкции.

Результаты операционного контроля должны быть зафиксированы в

журналах производства работ и специальных журналах с оценкой соответствия работ требованиям ТНПА.

Приемочный контроль качества выполненных работ проводят согласно [ТКП 074](#). Качество выполненных работ должно соответствовать требованиям настоящего технического кодекса, объем выполненных работ – утвержденному объему набора работ с учетом внесенных изменений. Результаты приемочного контроля должны быть оформлены актами приемки работ.

В процессе работ по содержанию полосы отвода, земляного полотна и водоотвода, дорожных покрытий, инженерного оборудования и элементов обустройства автомобильных дорог должен проводиться постоянный контроль их соответствия требованиям [СТБ 1291](#).

Контроль за эксплуатационным состоянием и качеством содержания дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов входит в состав работ по техническому надзору по ремонту и содержанию, и осуществляется при сезонных и патрульных осмотрах, а также при специальных (целевых) осмотрах состояния улиц населенных пунктов.

В процессе проведения сезонных осмотров определяется соответствие конструктивных элементов дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов нормативным требованиям к их эксплуатационному состоянию с оценкой их эксплуатационного состояния и качества содержания.

При патрульных осмотрах выявляются и учитываются имеющиеся критические дефекты элементов дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов, а также контролируется устранение ранее выявленных дефектов. Патрульные осмотры проводятся инженерно-техническими работниками предприятий, в хозяйственном ведении которых находятся улицы населенных пунктов.

Сезонные осмотры проводятся специальными комиссиями, назначенными местными исполнительными и распорядительными органами или их структурными подразделениями, на которые возложены функции общего руководства и управления по содержанию, текущему, капитальному ремонтам, реконструкции, модернизации и строительству улиц населенных пунктов.

Специальные (целевые) осмотры проводятся представителями технического надзора по заданию организации-владельца улицы в порядке, установленном заданием.

Осмотры с целью подтверждения качества устройства дорожных одежд и тротуаров улиц на стадии капитального ремонта, реконструкции, модернизации и в период гарантийного срока проводятся представителями заказчика, технического надзора, организаций-

владельцев улиц с привлечением представителей подрядной организации.

Основными целями и задачами сезонных осмотров дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов являются:

- получение объективных данных о фактическом эксплуатационном состоянии и качестве содержания в сравнении с установленными (базисными) требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения;

- своевременное принятие мер по устранению выявленных дефектов и комплексных недостатков в содержании, повышение эффективности работ по содержанию и улучшение эксплуатационного состояния;

- получение исходных данных для перспективного и настоящего планирования мероприятий текущего ремонта и содержания;

- проверка готовности к эксплуатации в летний и зимний периоды;

- контроль за своевременностью выполнения работ по содержанию и по условиям проезжаемости;

- получение исходных данных для перспективного планирования сроков проведения капитального ремонта, реконструкции и модернизации.

Основными целями и задачами патрульных осмотров дорожных одежд и дождевой канализации являются:

- получение объективных данных о фактическом эксплуатационном состоянии в сравнении с установленными (базисными) требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения;

- контроль устранения дефектов, выявленных при сезонных и специальных осмотрах;

- выявление и регистрация вновь возникших дефектов и принятие мер по их устранению в директивные сроки;

- производственный контроль выполнения и качества работ по содержанию;

- получение исходных данных для составления плана работ с учетом имеющихся дефектов, обеспечения безопасности дорожного движения и расчета лимита средств, выделяемых на содержание и текущий ремонт дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов в следующем периоде.

Оценка эксплуатационного состояния и качества содержания дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов осуществляется с учетом:

- объема дефектности конструктивных элементов;

- особенностей отдельных дефектов и их комплексного влияния на общий показатель эксплуатационного состояния;

- влияния дефектности на безопасность дорожного движения;

- установленного уровня требований к эксплуатационному

состоянию.

Осмотры для подтверждения качества устройства дорожных одежд улиц населенных пунктов на стадии ремонта, реконструкции и модернизации проводятся в течение гарантийного срока с целью устранения выявленных дефектов по гарантийным обязательствам за счет средств исполнителя работ, а также решения спорных вопросов.

ВИДЫ ДЕФЕКТОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ УЧЕТУ ПРИ ОСМОТРАХ ДОРОЖНЫХ ОДЕЖД. При сезонных осмотрах дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов, а также при осмотрах с целью подтверждения качества устройства дорожных одежд на стадии капитального ремонта, реконструкции и модернизации учету подлежат дефекты проезжей части (включая переходно-скоростные полосы, пересечения и примыкания) и элементов системы дождевой канализации (водоотвода).

При патрульных осмотрах дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов учету подлежат дефекты проезжей части (включая переходно-скоростные полосы, пересечения и примыкания) и элементов системы дождевой канализации (водоотвода), оказывающие непосредственное влияние на безопасность движения и условия проезжаемости, и подлежащие устранению в строго определенные (директивные) сроки.

Все дефекты, в зависимости от метода их устранения разделены на:

- дефекты, устранение которых осуществляется при выполнении работ по реконструкции, модернизации и капитальному ремонту, обозначены буквой «Р»;
- дефекты, устранение которых осуществляется при выполнении работ по текущему ремонту, обозначены буквой «Т»;
- дефекты, устранение которых осуществляется при выполнении работ по содержанию, обозначены буквой «С».

Виды дефектов «Т» и «С» учитываются при оценке качества их содержания.

Сезонные осмотры дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов проводятся в сроки:

- весенний - в марте - мае;
- осенний - в сентябре - октябре.

Сроки проведения сезонных осмотров устанавливаются организациями-владельцами улиц и могут быть изменены при необходимости. Конкретные сроки проведения сезонных осмотров устанавливаются графиками предприятий, в хозяйственном ведении которых находятся улицы.

Комиссия для проведения сезонных осмотров назначается местными исполнительными и распорядительными органами или их структурными

подразделениями, на которые возложены функции общего руководства и управления по содержанию, текущему, капитальному ремонтам, реконструкции, модернизации и строительству улиц населенных пунктов.

В состав комиссии рекомендуется включать:

- председателя - представителя местного исполнительного и распорядительного органа или его структурного подразделения, на которое возложены функции общего руководства и управления по содержанию, текущему, капитальному ремонтам, реконструкции, модернизации и строительству улиц населенных пунктов;

членов комиссии:

- представителя предприятия, в хозяйственном ведении которого находится улица;

- представителя подрядной организации (при содержании подрядным способом);

- представителя Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь по согласованию с руководством соответствующего органа ГАИ;

- представителя технического надзора;

- при необходимости других инженерно-технических работников предприятия, в хозяйственном ведении которого находится улица.

Комиссиями визуально освидетельствуются дорожные одежды и дождевая канализация улицы на всем ее протяжении. В случае возникновения разногласий между членами комиссии во время визуального освидетельствования объемов дефектов используются средства измерения.

При сезонных осмотрах выявляются все дефекты, относящиеся к рассматриваемому элементу, независимо от метода их устранения. Выявленные дефекты заносятся в базу данных предприятия, в хозяйственном ведении которого находится улица, для последующего расчета оценки эксплуатационного состояния и качества содержания.

Учет дефектов и формирование ведомостей дефектов осуществляется в следующем порядке:

- дефекты дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов фиксируются на каждом расчетном участке. Длина расчетного участка для улиц категории М, А составляет 1000 м, для улиц категории Б, В - 500 м и для улиц категории Г, Е, Ж, З, П протяженность одного участка равна 250 м. В случае, когда расстояние между двумя смежными перекрестками составляет менее заявленной выше, за расчетный участок принимается отрезок улицы между перекрестками. Если улица имеет 4 и более полос движения, каждое направление обследуется отдельно с сохранением принципов разбиения на расчетные участки, что отражается в ведомости дефектов. Каждому участку

присваивается порядковый номер по ходу пикетажа с указанием его длины. При обследовании отдельно каждого направления указывается его индекс (L - левое направление по ходу пикетажа; R - правое направление по ходу пикетажа). Пикетаж ведется по ходу направления роста нумерации зданий;

- дефекты, выявленные на пересечениях и примыканиях в одном уровне в пределах границ обслуживания, относятся к участку улицы, на котором находятся пересечения и примыкания. Пересечения и примыкания при осмотре относят к улице более высокого уровня требований, а в случае равнозначных улиц - к одной из них;

- дефекты дождевой канализации и тротуаров улиц населенных пунктов сводятся в отдельные ведомости. За расчетный участок при обследовании тротуаров принимается расстояние между двумя смежными перекрестками вне зависимости от категории пересекающихся улиц. В ведомости указывается расположение тротуара относительно обследуемой улицы (L - левая сторона улицы по ходу пикетажа;

- транспортные развязки в двух уровнях условно принимаются за отдельный участок вне зависимости от фактической протяженности всех ее элементов (съездов, местных проездов). Данному участку присваивается индекс «ТС». Дефекты на транспортных развязках в двух уровнях выявляются и фиксируются в ведомости дефектов независимо от их местоположения по конструктивным элементам улицы;

- при осмотре дорожных одежд мостовых переходов они обследуются как отдельный участок вне зависимости от его протяженности, которому присваивается индекс «В»;

- на участках улиц, находящихся на реконструкции, модернизации без закрытия движения, с обустройством мест производства работ, выявляется и учитывается в отдельной ведомости наличие дефектов с коэффициентом значимости 1,0 на полосах движения с выдачей предписаний об устранении дефектов.

НЕ УЧИТЫВАЮТСЯ ДЕФЕКТЫ и не включаются в ведомости участки улиц:

- находящихся на реконструкции, модернизации или ремонте и закрытые для движения транспорта с обустройством мест производства работ;

- подвергшиеся разрушениям в результате стихийных бедствий до истечения установленного срока ликвидации последствий стихийных бедствий;

- грунтовых улиц в период распутицы.

Контроль за устранением дефектов осуществляется руководителем предприятия, представителем технического надзора и другими должностными лицами при осуществлении сезонных осмотров,

патрульных осмотров и специальных (целевых) осмотров.

Ответственность за проведение сезонных осмотров в установленные сроки несут руководители организаций, в хозяйственном ведении которых находятся улицы, за достоверность результатов и объективность оценки эксплуатационного состояния и качества содержания улиц несут ответственность председатель и члены комиссий, проводившие осмотр.

Результаты сезонных осмотров используются для:

- определения готовности улиц к эксплуатации в летний период (весенний осмотр) и зимний период (осенний осмотр);

- разработки проектов, планов дорожных работ при перспективном, годовом и текущем планировании, а также, при необходимости, внесения изменений в программу дорожных работ с учетом эксплуатационного состояния улиц;

- своевременного выявления участков улиц, требующих ремонта, и принятия неотложных мер по сохранности улиц и обеспечению безопасности дорожного движения.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

4. Основные требования, предъявляемые к эксплуатационному состоянию дорог и оборудованию.
5. Зимнее содержание дорог и улиц населенных пунктов.
6. Контроль качества и приемка работ.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 года № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности: Закон Республики Беларусь 2 декабря 1994 г. N 3434-ХІІ (ред. от 04.01.2014) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Врубель, Ю.А. Водителю о дорожном движении: учебно-методическое пособие / Ю.А. Врубель. – Минск: БНТУ, 2010. – 137 с.

Дополнительная литература:

1. СТБ 1291-2007 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

2. ТКП 100-2007 Зимнее содержание автомобильных дорог общего пользования.

3. ТКП 366-2012 (02191) Автомобильные дороги. Правила содержания.

4. ТКП 271-2010 (02030) Оценка эксплуатационного состояния качества содержания дорожных одежд и дождевой канализации улиц населенных пунктов.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №22

«Основные параметры, содержание и ремонт
автомобильных дорог и улиц населенных пунктов»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС 1. СОДЕРЖАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И УЛИЦ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

Обустройство мест дорожных работ выполняется в целях обеспечения безопасности движения транспортных средств и пешеходов, а также работников, занятых при производстве дорожных работ, и осуществляется в соответствии с требованиями ТКП 45-1.03-40, ТКП 45-1.03-44, СТБ 1300 и ТКП 172-2009.

Аварийно-восстановительные работы проводятся для ликвидации последствий, угрожающих безопасности движения транспорта и пешеходов, в зонах стихийных бедствий, аварий и иных чрезвычайных ситуаций. Технологические карты или другие документы, определяющие технологический процесс каждого отдельного вида подвижных работ, должны содержать согласованные с территориальными подразделениями ГАИ схемы обустройства мест производства подвижных работ.

По характеру проведения дорожные работы делятся на:

- аварийно-восстановительные;
- подвижные;
- кратковременные;
- долговременные.

Аварийно-восстановительные - работы, связанные с устранением дефектов (уборка посторонних предметов) проезжей части, обочин, тротуаров и пешеходных дорожек, образовавшихся в результате стихийных бедствий, дорожно-транспортных происшествий и т. п. Зона дорожных работ и время ограничения движения транспортных средств определяется размером и характером работ по устранению дефектов.

Подвижные - работы по текущему ремонту и содержанию дорог или улиц с применением только перемещающихся дорожных машин и механизмов в любое время суток (уборка снега, очистка дороги от мусора, диагностические работы с использованием передвижных дорожных лабораторий и т. п.), а также выполняемые рабочими под прикрытием автомобилей сопровождения и прикрытия (нанесение разметки проезжей части, ямочный ремонт, изыскательские работы и т. п.). Движение транспортных средств ограничено в пределах перемещаемой зоны дорожных работ.

Кратковременные - работы по текущему ремонту и содержанию дорог или улиц, которые начинаются и заканчиваются исключительно в светлое время суток, а после их окончания проезжая часть и обочины освобождаются от дорожных машин и механизмов, ограждающих устройств, временных дорожных знаков и возобновляется беспрепятственное движение транспортных средств по всей ширине

проезжей части. Движение транспортных средств ограничено в пределах стационарной зоны дорожных работ.

Долговременные - работы, выполняемые в течение более одной смены. Движение транспортных средств ограничено в пределах стационарной зоны дорожных работ.

Оригиналы схем разрабатываются для владельцев дорог и улиц, подразделений ГАИ МВД Республики Беларусь, на территории обслуживания, которых находятся дороги и улицы, для непосредственного исполнителя дорожных работ и должностного лица, ответственного за производство дорожных работ. Работы, выполняемые рабочими под прикрытием автомобилей сопровождения и прикрытия, должны осуществляться только в светлое время суток.

Кратковременные и долговременные работы должны выполняться только при наличии разработанных и утвержденных в соответствии с требованиями настоящего технического кодекса планами обустройства мест производства работ. Планы обустройства мест дорожных работ разрабатываются на основании проектов организации строительства, реконструкции, ремонта и планов содержания дорог, улиц населенных пунктов.

Планы обустройства мест дорожных работ согласовываются:

- при производстве дорожных работ, которые могут вызвать повреждение инженерных коммуникаций, - с заинтересованными организациями-владельцами коммуникаций;

- в случае устройства объездов или переноса остановок маршрутных транспортных средств в зоне дорожных работ - с предприятиями, осуществляющими автомобильные, трамвайные и троллейбусные перевозки пассажиров в регулярном обычном, скоростном и экспрессном сообщении;

- при производстве дорожных работ как непосредственно на дорогах и улицах, так и в случае организации на них объездов - с предприятиями управления автомобильными дорогами и улицами;

- при наличии на объездах закрытых для движения участков улиц и дорог светофорного регулирования – с предприятиями, обслуживающими светофорные объекты;

- при производстве работ на республиканских автомобильных дорогах - с УГАИ МВД Республики Беларусь или по его поручению с УГАИ УВД облисполкомов и Мингорисполкома;

- при производстве работ на местных автомобильных дорогах и улицах - с УГАИ УВД облисполкомов или по их поручению с ОГАИ горрайисполкомов;

- при проведении работ на участках дорог, по которым проходят специальные трассы, – со Службой безопасности Президента Республики Беларусь.

Для выполнения работ, связанных с раскопками на улицах населенных пунктов, организация, выполняющая эти работы, должна получить ордер (разрешение) в горисполкоме (райисполкоме). Полученный ордер (разрешение) на начало работ должен постоянно находиться на участке производства работ у должностного лица, ответственного за производство дорожных работ.

Технические средства организации дорожного движения (далее – ТСОДД) для обустройства мест дорожных работ изготавливаются в соответствии с действующими ТНПА, приобретаются, устанавливаются и содержатся организацией-исполнителем дорожных работ. На исполнителя дорожных работ также возлагается обязанность по содержанию транзитного участка дорог в зоне производства работ и объездов.

План по обустройству мест дорожных работ должен быть привязан к местным условиям и содержать:

- наименование титула объекта дорожных работ;
- наименование организации-исполнителя, юридический адрес и телефон для связи;
- фамилию, имя, отчество и телефон лиц, ответственных за производство и ограждение мест работ;
- точное местоположение зоны дорожных работ и ее границы;
- наименование дорожных работ и сроки их выполнения;
- схему установки ТСОДД в зоне дорожных работ и на подходах к ней, а также, в случае закрытия транзитного движения, на объездных путях, организацию технологических въездов и выездов со строительной площадки, мероприятия по предотвращению выноса грязи на транзитные участки;
- договор на содержание (приобретение, установку) ТСОДД, содержание транзитных участков и объездов эксплуатационными службами владельцев дорог и улиц или их специализированными подразделениями.

К выполнению работ по установке ТСОДД допускаются работники, прошедшие инструктаж по охране труда и обучение по знанию требований настоящего технического кодекса. ТСОДД, применяемые в зоне дорожных работ, должны соответствовать требованиям СТБ 1140, СТБ 1231, СТБ 1300, а также согласованным и утвержденным в установленном порядке техническим условиям изготовителей указанной продукции.

Выбор ТСОДД для обустройства мест производства работ осуществляется на стадиях разработки технологических карт,

технологических регламентов, проектов организации и планов строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорог, улиц и дорог населенных пунктов в соответствии с предъявляемыми требованиями. Допускается применение других видов ТСОДД, согласованных с УГАИ МВД Республики Беларусь и владельцами автомобильных дорог и улиц.

При разработке схем по установке ТСОДД в местах производства дорожных работ необходимо выполнение следующих условий:

- предварительное предупреждение водителей транспортных средств и пешеходов об опасности, связанной с дорожными работами;

- четкое обозначение направления объезда имеющихся на проезжей части препятствий, а при устройстве объезда ремонтируемого участка - его маршрута;

- создание безопасного режима движения транспортных средств и пешеходов в зоне дорожных работ (канализирование движения транспортных потоков при подъезде к опасному участку, ограничение скорости движения, выделение зон безопасного передвижения пешеходов и т. п.);

- создание безопасных условий труда для работников, выполняющих дорожные работы.

Для предварительных расчетов при решении вопросов о закрытии движения по улицам населенных пунктов нагрузку на одну полосу движения следует принимать в приведенных в соответствии с СНБ 3.03.02 к одному расчетному автомобилю единицах транспортных средств в час:

- при режиме непрерывного движения – 1200-1500 ед./ч;

- при регулируемом движении – 500-700 ед./ч.

Для предварительных расчетов при решении вопросов о закрытии движения по автомобильным дорогам вне населенных пунктов максимальную пропускную способность дорог (одной полосы) без действия параметров снижения пропускной способности следует принимать в приведенных единицах по ТКП 45-3.03-19 для:

- двухполосной дороги 2000 ед./ч (в обоих направлениях);

- трехполосной дороги 4000 ед./ч (в обоих направлениях);

- четырехполосной дороги 2000 ед./ч (по одной полосе);

- шестиполосной дороги 2200 ед./ч (по одной полосе);

- восьмиполосной дороги 2300 ед./ч (по одной полосе).

От начала зоны дорожных работ до начала зоны строительной площадки (от конца зоны строительной площадки до конца зоны дорожных работ) должно быть обеспечено плавное изменение траектории движения транспортных средств на протяжении $L_{отг}$. Протяженность $L_{отг}$ определяется в зависимости от установленных скоростей движения на подходах к зоне строительной площадки и ширины зоны строительной площадки $H_{сп}$ по таблице 1.

Таблица 1

Установленная скорость движения на подходе к зоне дорожных работ, км/ч	$\frac{L_{отг}}{H_{ст}}$
До 40 включ.	10:1
Св. 40 до 60 включ.	20:1
Св. 60	50:1

Ширина одной полосы для пропуска транспортных средств должна быть не менее ширины основной полосы движения. В исключительных случаях допускается уменьшение полосы движения до 3,0 м. В случае ограничения движения на улицах населенных пунктов, на которых имеется трамвайное и (или) троллейбусное сообщение, максимальная ширина закрываемой для дорожных работ полосы движения определяется организациями управления электротранспортом.

В зоне производства дорожных работ ограничение скорости движения менее 40 км/ч, как правило, не допускается. При соответствующем обосновании (коэффициенте сцепления колеса автомобиля с поверхностью дороги, улицы меньше 0,3, крайне неудовлетворительном качестве покрытия, специфических условиях производства работ и т.п.) допускается ограничение скорости движения до 20 км/ч.

В условиях слепящего действия фар встречных транспортных средств в темное время суток и недостаточной видимости дороги направляющие устройства при кратковременных и долговременных работах применяются совместно со светосигнальными устройствами. При невозможности установки светосигнальных устройств в условиях недостаточной видимости дороги кратковременные работы должны немедленно прекращаться и обеспечиваться безопасный пропуск транспортных средств по всей ширине дороги.

Для плавного и безопасного изменения скорости движения транспортных средств перед зоной дорожных работ последовательное снижение скорости необходимо производить ступенями с шагом не более 20 км/ч. Временные дорожные знаки, регламентирующие ступенчатое ограничение скоростей, располагают друг от друга на расстоянии не менее 100 м вне населенных пунктов и не менее 50 м в населенных пунктах. Число знаков, ограничивающих скорость, зависит от разности скоростей до и после ограничения.

Расстановку ТСОДД, применяемых для обустройства мест дорожных работ, осуществляют непосредственно перед началом производства работ. ТСОДД в местах производства дорожных работ должны устанавливаться в следующем порядке:

а) дорожные знаки. Первыми устанавливают дорожные знаки, наиболее удаленные от места дорожных работ (в начале в направлении полосы движения, противоположной той, на которой предусмотрено проведение работ). При установке дорожных знаков должна соблюдаться следующая очередность:

- знаки приоритета;
- предупреждающие дорожные знаки;
- запрещающие дорожные знаки;
- предписывающие дорожные знаки;
- информационно-указательные знаки (таблички);

б) дорожные светофоры;

в) направляющие устройства;

г) дорожные ограждения второй группы;

д) дорожные ограждения первой группы.

Временные предупреждающие и запрещающие дорожные знаки после обозначенных перекрестков повторяются в соответствии с требованиями СТБ 1300.

Демонтаж ТСОДД, применяемых для обустройства мест дорожных работ, осуществляют в обратной последовательности. Постоянные ТСОДД, действие которых распространяется на участок производства работ, но противоречит принятой схеме организации движения, на период дорожных работ должны быть сняты или закрыты чехлами.

Особенности установки технических средств организации дорожного движения в местах производства дорожных работ на улицах населенных пунктов определяются в зависимости от пути следования маршрутных транспортных средств. При возможности остановочные пункты маршрутных транспортных средств необходимо выносить из зоны дорожных работ и временно располагать их на расстоянии 30-40 м до начала и 15-25 м после окончания зон дорожных работ с учетом обеспечения безопасных условий движения пешеходов и пассажиров (устройство посадочных площадок, пешеходных переходов и тротуаров).

Если условия производства работ вызывают необходимость организации движения пешеходных потоков на проезжую часть, то на проезжей части должны быть установлены ограждения первой группы, отделяющие пешеходов от транспортных потоков. На участках долговременных дорожных работ светосигнальные устройства в поперечном направлении следует устанавливать по краям закрываемой ширины проезжей части и один – посередине; в продольном направлении – совместно со знаками 4.2.1 (4.2.2).

На участках работ под путепроводами, эстакадами или в тоннелях необходимо устанавливать дорожные ограждения первой группы только со светосигнальными устройствами по контуру ограждения. Светосигнальные устройства должны быть включены круглосуточно. Допускается использование в качестве ограждений автомобилей сопровождения (прикрытия) с включенными проблесковыми маячками оранжевого цвета.

Сообщение о ДТП, стихийном бедствии и иной чрезвычайной ситуации (далее – ДТП) передается должностным лицам предприятий управления автомобильными дорогами, улицами дежурными оперативно-дежурной службы органов внутренних дел или сотрудниками ГАИ МВД в кратчайшие сроки после получения ими информации о происшествии. Должностное лицо предприятия немедленно после получения сообщения о совершенном ДТП организует выезд своих представителей на место его совершения.

При поступлении на предприятие сообщения о совершенном ДТП от участников дорожного движения дежурный или представитель предприятия немедленно информирует об этом дежурных УВД облисполкомов (ОВД горрайисполкомов) или строевых подразделений ГАИ. В случае, если представители предприятия прибыли на место совершения ДТП до прибытия сотрудников органов внутренних дел, они должны произвести его ограждение согласно принципиальной схеме.

Демонтаж ТСОДД, применяемых для обозначения мест ДТП, осуществляется только после окончания оформления материалов ДТП и ликвидации его последствий. После оформления необходимых материалов ДТП по указанию сотрудников органов внутренних дел, участвующих в их оформлении, представители предприятий (при необходимости – совместно с органами МЧС) в кратчайшие сроки обязаны незамедлительно организовать работы по ликвидации последствий ДТП, восстановлению существующей организации дорожного движения, а также принять меры по удалению с проезжей части дороги, улицы поврежденных транспортных средств и оказанию содействия по их эвакуации. В случае, если срок проведения аварийно-восстановительных работ превышает 24 часа, то в течение этого времени должны быть разработаны, согласованы и утверждены планы по ограждению мест дорожных работ в порядке, установленном в настоящем ТКП.

На период устранения последствий аварий владельцами дорог и улиц совместно с подразделениями ГАИ МВД принимаются необходимые меры по организации объезда закрытого участка.

Дорожные работы, производимые в зоне приближения к перекрестку, вызывают необходимость дополнительного информирования

водителей транспортных средств, подъезжающих к местам производства дорожных работ со стороны пересекаемых дорог, улиц, и заблаговременного информирования водителей, следующих по основной дороге.

Группа предупреждающих дорожных знаков с наименованием характера опасности и табличками 7.1.3 (7.1.4) устанавливается на пересекаемой дороге, улице на расстоянии до 50 м перед пересечением с дорогой, улицей, на которой производятся работы.

Дорожные работы в пределах перекрестка вызывают необходимость введения частичных или полных ограничений движения транспортных средств через перекресток. Конкретный план установки ТСОДД разрабатывается на основании принятой технологии производства работ. В пределах перекрестка технология производства дорожных работ должна быть подчинена принципу осуществления начала работ на второстепенных дорогах, улицах и отдельных элементах пересечений с постепенным переходом к наиболее загруженным участкам и использованием отремонтированных элементов для переключения движения на них.

В целях уменьшения потерь времени в результате снижения скоростей рекомендуется обеспечивать на всем протяжении объезда скорость движения транспортных средств 50-60 км/ч, а в стесненных условиях - не менее 40 км/ч. Для пропуска транспортных средств в объезд зоны закрываемого для движения участка дороги или улицы водители должны быть заранее оповещены об изменении маршрута знаком 5.31 «Схема объезда», который устанавливается за 150-300 м до начала объезда и дублируется у начала объезда. В начале объезда также необходимо установить знак 5.31. На всех пересечениях маршрута объезда устанавливают знаки 5.32.1-5.32.3 «Направление объезда». Эти знаки могут быть дополнены знаками 5.21 «Указатель направлений». Временная объездная дорога по своим параметрам и качеству должна обеспечивать пропуск транспортных средств со скоростью не менее 40 км/ч и радиусами поворотов не менее 60 м на весь период выполнения работ.

Для организации движения пешеходов в местах производства работ на тротуарах (разрытие тротуаров, прокладка коммуникаций и т.п.) и вблизи их устраивают, соответственно, пешеходные мостики и пешеходные проходы. Конструкция пешеходных мостиков и пешеходных проходов должна предусматривать наличие перильных ограждений и защитных козырьков (при наличии вблизи высотного строительства) в соответствии с ГОСТ 23407.

Дорожные машины и оборудование на период темного времени суток, как правило, если это не оговорено в плане и если в этот период не проводятся работы, должны быть убраны за пределы земляного полотна.

Как исключение, их можно размещать только в зоне строительной площадки не ближе 1,5 м от границы ближайшей полосы, по которой осуществляется движение транзитного транспорта, при этом дорожные машины должны быть ограждены с двух сторон любыми видами ограждений второй группы с сигнальными фонарями оранжевого цвета, зажигаемыми с наступлением темноты. Ограждения устанавливают в 2-5 м от машин.

При долговременных (свыше 3 месяцев) работах, связанных со строительством, реконструкцией или капитальным ремонтом дорог, улиц, за 150–300 м от первого по ходу движения предупреждающего знака о проводимых дорожных работах вне населенных пунктов и за 50–100 м в населенных пунктах устанавливается информационное панно, на котором указываются сведения о строительном объекте, наименование заказчика и подрядчика. Надписи на панно производятся в соответствии с требованиями СТБ 1140, высота прописной буквы 75 мм, цвет букв - черный, фон панно - желтый. Параметры установки информационного панно в соответствии с требованиями СТБ 1300. Компонировка и содержание текста - в соответствии с приложением Е.

На всех дорожных машинах и механизмах, занятых на дорожных работах, а также на самоходных машинах при движении их по дорогам, должны быть включены проблесковые маячки оранжевого цвета.

Пример обустройства мест производства работ



Рисунок А.1 - Зоны дорожных работ и строительной площадки

ВОПРОС 2. УЧАСТКИ КОНЦЕНТРАЦИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, ИХ ВЫЯВЛЕНИЕ И ЛИКВИДАЦИЯ

Участки концентрации дорожно-транспортных происшествий (далее УКДТП) разделяют на два типа:

- первого типа - отдельные участки автомобильных дорог в пределах перекрестков, мостов и путепроводов, железнодорожных переездов и автобусных остановок;

- второго типа - сравнительно короткие участки автомобильных дорог на перегонах (между УКДТП первого типа). Формирование УКДТП, как правило, не связано с нарушением требований действующих ТНПА по содержанию автомобильных дорог.

УКДТП выявляют по следующим стандартным показателям аварийности:

- абсолютному количеству ДТП с участием пешеходов, велосипедистов, гужевых транспортных средств и животных (далее - $ДТП_n$) и ДТП с участием только механических транспортных средств (далее - $ДТП_{mp}$), совершенных на рассматриваемом участке дороги за последних три года;

- коэффициенту относительной аварийности (определяет количество ДТП, приходящихся на 1 млн авт.-км) с участием пешеходов, велосипедистов, гужевых транспортных средств и животных Z_n и только механических транспортных средств Z_{mp} , вычисляемых по формулам:

$$Z_n = \frac{n_n \cdot 10^6}{N \cdot L \cdot m \cdot 365}, \quad (1)$$

$$Z_{mp} = \frac{n_{mp} \cdot 10^6}{N \cdot L \cdot m \cdot 365}, \quad (2)$$

где n_n - абсолютное количество $ДТП_n$ на участке дороги за рассматриваемый период, шт.;

n_{mp} - абсолютное количество $ДТП_{mp}$ на участке дороги за рассматриваемый период, шт.;

N - среднегодовая суточная интенсивность движения механических транспортных средств, авт./сут;

L - длина рассматриваемого участка, км;

m - число лет в рассматриваемом периоде (три года).

К УКДТП первого типа относят участки дорог, на которых абсолютное количество $ДТП_n$ или $ДТП_{mp}$ (n_n или n_{mp}), совершенных за отчетный год, не менее трех. Место совершения каждого $ДТП_n$ и $ДТП_{mp}$ с

условными обозначениями наносится на линейный график аварийности. Устанавливают адреса и протяженность зон влияния пересечения в одном уровне, моста или путепровода, железнодорожного переезда и автобусной остановки. Коэффициент относительной аварийности для оценки степени опасности УКДТП рассчитывается с учетом протяженности зон влияния отдельных элементов дороги.

К УКДТП второго типа относят участки дорог, на которых абсолютное количество ДТП_n или ДТП_{mp} (n_n или n_{mp}) не менее значений, приведенных в таблице 1, а коэффициенты относительной аварийности Z_n не менее 0,1 и Z_{mp} не менее 0,2.

Для каждого рассматриваемого участка дороги рассчитывается значение коэффициента относительной аварийности по формуле (1). На основе результатов этих расчетов выявляют участок дороги наименьшей протяженности (из рассмотренных), на котором имеется концентрация ДТП. Протяженность УКДТП принимается равной расстоянию от первого до последнего ДТП на рассматриваемом участке дороги.

Последовательно переходя от одного места совершения ДТП к другому, продолжают осуществлять вышеперечисленные действия. Расчет завершают, когда достигнут адрес последнего ДТП на рассматриваемом участке дороги. Если местоположение смежных УКДТП имеет совпадающие зоны, то их следует рассматривать в качестве единого УКДТП.

При необходимости выявления УКДТП второго типа на дорогах с интенсивностью движения свыше 3000 авт./сут в условиях отсутствия полных данных о месте совершения ДТП (отсутствует метровая привязка) допускается применять упрощенный метод, являющийся частным случаем метода последовательных приближений.

В рассматриваемом случае выявление УКДТП заключается в определении количества ДТП, расчете коэффициента относительной аварийности на последовательно расположенных километровых участках и сопоставлении их с соответствующими значениями, указанными в таблице 1.

Если на рассматриваемом УКДТП расстояние между километровыми знаками превышает 1200 м, то вычисляют удельное число ДТП по протяженности участка по формуле:

$$n_l = \frac{n_L \cdot l}{L}, \quad (3)$$

где n_l - число ДТП на участке длиной l , шт.;

n_L - абсолютное число ДТП на рассматриваемом участке, шт.;

l - протяженность участка (наибольшая из приведенных в таблице 1), км.

L - протяженность рассматриваемого участка, км.

Коэффициент относительной аварийности вычисляется по формуле (1) на всю длину рассматриваемого участка L .

При среднегодовой суточной интенсивности движения менее 3000 авт./сут к УКДТП второго типа относят участки дорог, на которых фактическая плотность ДТП (среднее число ДТП в год на 1 км) не менее значений, указанных в таблице 1.

Таблица 1

Интенсивность движения, авт./сут	Минимальная плотность ДТП на участках их концентрации, шт. в год/1 км			
	вне населенных пунктов		в пределах населенных пунктов	
	ДТП _н	ДТП _{мр}	ДТП _н	ДТП _{мр}
Менее 1000	0,08	0,20	0,11	0,27
1000-1200	0,09	0,20	0,13	0,29
1200-1400	0,09	0,21	0,16	0,37
1400-1600	0,10	0,22	0,18	0,42
1600-1800	0,10	0,24	0,19	0,45
1800-2000	0,12	0,24	0,22	0,50
2000-2200	0,12	0,27	0,25	0,60
2200-2400	0,13	0,30	0,27	0,63
2400-2600	0,14	0,32	0,28	0,66
2600-2800	0,15	0,35	0,30	0,70
2800-3000	0,16	0,38	0,36	0,84

Примечание - Километровые участки с одним ДТП, совершенным за расчетный период, не являются УКДТП.

Местоположение участков концентрации ДТП второго типа в рассматриваемом случае устанавливают следующим образом:

- последовательно рассматривают участки дороги, на которых зарегистрировано два и более ДТП_н (ДТП_{мр}). Они могут состоять из нескольких километровых участков, расположенных между километровыми участками, на которых в течение трех лет не было зафиксировано ни одного ДТП_н (ДТП_{мр}). Если в состав какого-либо из выявленных участков попали участки, расположенные как в населенном пункте, так и вне его пределов, то в дальнейших расчетах они рассматриваются отдельно друг от друга;

- для всех выявленных участков вычисляют фактическую плотность ДТП по формуле

$$P = \frac{n_i}{3 \times l_i}, \quad (4)$$

где n_i - число ДТП_n (ДТП_{mp}), совершенных на i -ом рассматриваемом участке в течение рассматриваемого периода, шт.;

3 – количество лет в рассматриваемом периоде;

l_i - протяженность i -ого рассматриваемого участка дороги, км;

- если на каком-либо участке фактическая плотность ДТП_n (ДТП_{mp}) при данной среднегодовой суточной интенсивности движения превышает значения, указанные в таблице 1, то его относят к категории участков концентрации ДТП_n (ДТП_{mp});

- на каждом последующем этапе из числа выявленных участков, состоящих из нескольких (более одного) километровых участков, последовательно исключают из дальнейших расчетов крайние километровые участки с наименьшим числом ДТП_n (ДТП_{mp}). В случае, если на крайних километровых участках зафиксировано равное число ДТП_n (ДТП_{mp}), то из дальнейшего рассмотрения исключается тот из них, который имеет наибольшую протяженность. Если на крайнем километровом участке, исключаемом из расчета, зафиксировано более одного ДТП_n (ДТП_{mp}), то он тоже должен быть проверен на наличие концентрации ДТП_n (ДТП_{mp}). После исключения из состава рассматриваемых участков крайних километровых участков для них повторяются те же расчеты по вычисленной фактической плотности ДТП.

Расчет ведется до тех пор, пока последний из рассматриваемых участков не будет сведен до километрового участка.

Для повышения точности определения участков с повышенным уровнем аварийности на дорогах со схожими транспортно-эксплуатационными характеристиками среднее число ДТП в год на 1 км необходимо вычислять по как можно большей статистической выборке данных о ДТП, совершенных на выделенной группе дорог, что повышает надежность определения среднестатистического допустимого уровня аварийности на дорогах с однородными условиями движения.

Местоположение УКДТП при использовании данного метода устанавливаются следующим образом:

- производится вычисление среднего количества ДТП в год на 1 км по следующей формуле

$$n = \frac{\sum n}{3 \times L}, \quad (5)$$

где $\sum n$ - число ДТП, совершенных на рассматриваемой дороге в течение рассматриваемого периода, шт.;

3 – количество лет в рассматриваемом периоде;

L - общая протяженность дороги, км;

УКДТП в зависимости от характера изменения числа ДТП за последний год подразделяют на следующие три вида: затухающие, стабильные и прогрессирующие.

К затухающим УКДТП относятся участки, на которых за последний год имеет место снижение количества ДТП по сравнению со средним уровнем аварийности (среднее число ДТП за три последних года).

К стабильным УКДТП относятся участки, на которых за последний год не произошло снижение количества ДТП по сравнению со средним уровнем аварийности (среднее число ДТП за три последних года).

К прогрессирующим УКДТП относятся участки на которых за последний год произошел рост количества ДТП по сравнению со средним уровнем аварийности (среднее число ДТП за три последних года).

Количественные критерии классификации УКДТП по перечисленным признакам приведены в таблице 2.

Таблица 2

Вид УКДТП	Количество ДТП за последний год при среднем количестве дорожных происшествий за три предыдущих года						
	1,00-1,20	1,21-1,50	1,51-2,20	2,21-2,85	2,86-3,20	3,21-3,50	свыше 3,50
Затухающий	0	1	1	2 и менее	2 и менее	3 и менее	3 и менее
Стабильный	1-2	2	2-3	3-4	3-5	4-5	4-6
Прогрессирующий	3 и более	3 и более	4 и более	5 и более	6 и более	6 и более	7 и более

По степени опасности участки концентрации ДТП подразделяют на малоопасные, опасные и очень опасные, используя для этого критерии типа участков и величину коэффициента относительной аварийности. Количественные показатели оценки участков по степени опасности представлены в таблице 3.

Таблица 3

Степень опасности УКДТП	Граничные значения коэффициента относительной аварийности (число ДТП на 1 млн авт-км) для категорий автомобильных дорог			
	I-a	I-б	II	III-V
Малоопасный	$\frac{0,17-0,36}{0,18-0,70}$	$\frac{0,18-0,44}{0,19-0,90}$	$\frac{0,19-0,52}{0,20-1,90}$	$\frac{0,20-0,70}{0,40-2,00}$
Опасный	$\frac{0,36-0,65}{0,70-2,60}$	$\frac{0,44-0,80}{0,90-3,00}$	$\frac{0,52-0,98}{1,90-4,30}$	$\frac{0,70-1,30}{2,00-4,40}$
Очень опасный	$\frac{\text{Более } 0,65}{\text{Более } 2,60}$	$\frac{\text{Более } 0,80}{\text{Более } 3,00}$	$\frac{\text{Более } 0,98}{\text{Более } 4,30}$	$\frac{\text{Более } 1,30}{\text{Более } 4,40}$

Значения, приведенные в числителе таблицы 3, следует использовать для оценки степени опасности участков концентрации ДТП при разбивке

рассматриваемой дорожной сети на километровые участки с последующим расчетом коэффициента относительной аварийности. При оценке степени опасности УКДТП первого типа используют значения, приведенные в знаменателе данной таблицы.

На основании анализа аварийности на УКДТП владельцы автомобильных дорог разрабатывают, согласовывают с заинтересованными организациями и утверждают мероприятия по повышению на них уровня безопасности дорожного движения.

Приоритетность реализации мероприятий по устранению УКДТП должна определяться степенью опасности УКДТП. В зависимости от стоимости работ по выполнению намеченных мероприятий по устранению УКДТП мероприятия могут быть:

- краткосрочные (оперативные);
- годовые;
- долгосрочные.

Краткосрочные (оперативные) мероприятия по устранению УКДТП назначаются на участках дорог, эксплуатационное состояние которых не отвечает требованиям СТБ 1291. Эти работы выполняются по мере их обнаружения.

Годовое планирование мероприятий по обеспечению безопасности движения на УКДТП осуществляется при составлении годового плана работ организаций.

Долгосрочное планирование мероприятий по обеспечению безопасности движения на УКДТП и их предупреждению осуществляется при разработке программ совершенствования и развития дорог, обосновании инвестиций, разработке инженерных проектов.

Основные задачи долгосрочного планирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на УКДТП реализуются на основе:

- учета социально-экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий при определенной экономической целесообразности и очередности проведения работ по капитальному ремонту, реконструкции и строительству дорог и дорожных сооружений;
- обоснования сокращения количества и тяжести последствий от ДТП при реализации выбранного варианта развития дорог;
- оценки технических решений в проектах ремонта и реконструкции дорог по критериям обеспечения безопасности дорожного движения.

При планировании дорожных работ на УКДТП требуется для каждого такого участка на основе технико-экономической оценки

вариантов выбрать наиболее эффективный комплекс мероприятий. Отдельные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения на УКДТП и вероятность эффективности их внедрения приведены в таблице 4.

Таблица 4

Мероприятия по устранению УКДТП	Вероятность эффективности снижения числа ДТП в долях единицы	
	с участием только автомобилей	с участием пешеходов и велосипедистов
1	2	3
1 Кривые в плане		
1.1 Устройство виражей с уширением проезжей части	0,36	0
1.2 Установка дорожных знаков ограничения скорости движения транспортных средств (знаков рекомендуемой скорости) перед закруглениями в плане с радиусом менее предельно допустимого по ТКП 45-3.03-19	0,3	0
1.3 Обустройство направляющими устройствами со световозвращающими элементами	0,2	0
2 Участки подъемов и спусков		
2.1 Устройство дополнительной полосы движения на подъем	0,45	0
3 Поперечный профиль		
3.1 Выделение пространства для разделения движения пешеходов и велосипедистов	0	0,37
3.2 Строительство островков безопасности по оси дороги	0,20	0,50
3.3 Уширение полосы для движения пешеходов и велосипедистов	0	0,15
3.4 Разделение полос для движения легковых и грузовых автомобилей	0,10	0
3.5 Разделение транспортных потоков встречных направлений на существующей проезжей части	0,10	0,50
3.6 Устройство одностороннего движения вместо двустороннего	0,10	0,10
3.7 Устройство полосы разгона (торможения)	0,10	0
3.8 Увеличение числа полос движения с 2 до 4	0,1 2	0
3.9 Увеличение числа полос движения с 4 до 6	0,2 5	0
4 Пересечения и примыкания		
4.1 Устройство разделительной полосы в зоне перекрестка	0,20	0,70
4.2 Закрытие прямых съездов/въездов к усадьбам с главной дороги	0,10	0,10
4.3 Повышение коэффициента сцепления на перекрестке	0,57	0,57
4.4 Устройство выделенных поворотов влево на перекрестках	0,20	0,10
4.5 Ликвидация объектов, ограничивающих обзорность на перекрестке	0,30	0,30
4.6 Устранение поворота влево и разворота	0,50	0
4.7 Устройство освещения на перекрестке с 4 подходами	0,30	0,30

4.8 Устройство освещения на перекрестке с 3 подходами	0,10	0,10
4.9 Обеспечение невозможности остановки и стоянки в районе перекрестка (столбики и т.п.)	0,20	0,30
4.10 Удлинение разделительной полосы в районе перекрестка (оставление только поворота вправо на боковых подходах)	0,10	0,50
Канализирование движения:		
4.11- на перекрестках	0,50	0
4.12- на примыканиях	0,1	0
	0	
4.13- на перекрестках со светофорным регулированием	0,2	0,1
	6	5
4.14- устройство островков безопасности с горизонтальной разметкой для левоповоротных потоков	0,5	0,3
	0	5
4.15- устройство островков безопасности барьерного типа для левоповоротных потоков	0,5	0,3
	8	8
4.16 Введение светофорного регулирования на перекрестках	0,5	0,4
	2	0
4.17 Уширение проезжей части	0,2	0
	0	
4.18 Устройство (укрепление) обочин в зоне перекрестка	0,1	0,1
	3	0
5 Железнодорожные переезды		
5.1 Установка автоматических шлагбаумов	0,8	0
5.2 Строительство пересечения с железной дорогой в разных уровнях	1,00	0
6 Элементы обустройства		
6.1 Перенос остановок маршрутных транспортных средств за перекресток с оборудованием остановочной площадки для маршрутных транспортных средств и посадочной площадкой для пассажиров	0,20	0,20
6.2 Оборудование автобусных остановок заездными карманами, посадочными площадками	0,20	0,20
7 Инженерное оборудование		
7.1 Строительство переходов в разных уровнях	0	0,90
7.2 Устройство световой сигнализации на пешеходных переходах (светофор в режиме «ЖМ»)	0,05	0,12
7.3 Установка знаков 5.16.1/5.16.2, устройство горизонтальной дорожной разметки 1.14.1- 1.14.2 в местах перехода пешеходов через проезжую часть дороги	0,05	0,28
7.4 Строительство тротуара или пешеходной дорожки	0	0,49
7.5 Строительство пешеходного ограждения тротуара со стороны проезжей части	0	0,30
7.6 Улучшение коэффициента сцепления за пределами перекрестка	0,10	0,10
7.7 Строительство автобусной остановки	0,05	0,20
7.8 Устройство освещения проезжей части	0,10	0,30

7.9 Удаление постоянных препятствий от подошвы насыпи (деревья, столбы и т.д.).	0,80	0
7.10 Строительство ограждений от животных вдоль длинного участка дороги	0,4 от ДТП с участием животных	
7.11 Изменение скорости от 50 до 40 км/ч	0,10	0,10
7.12 Изменение скорости с 60 до 50 км/ч	0,09	0,09
7.13 Изменение скорости от 70 до 60 км/ч	0,08	0,088
7.14 Изменение скорости от 80 до 70 км/ч	0,07	0,07
7.15 Изменение скорости от 120 до 100 км/ч	0,15	0,15
7.16 Изменение скорости от 100 до 80 км/ч	0,22	0,22
7.17 Нанесение осевой линии горизонтальной дорожной разметки	0,05	0,05
7.18 Нанесение осевой и краевой линий горизонтальной дорожной разметки	0,10	0,10
7.19 Устройство краевой шумовой полосы (единичные случаи)	0,60	0
7.20 Установка знака «Стоп» или «Уступи дорогу» за 5 метров до перекрестка	0,05	0
7.21 Установка сигнальных столбиков с отражающими элементами на дорогах с ограничением скорости 100 км/ч	0,05	0,05
7.22 Улучшение обозначения дорожными знаками и дорожной разметкой закругления малого радиуса	0,20	0
7.23 Установка дорожных знаков рекомендуемой скорости на закруглениях малого радиуса	0,30	0
7.24 Принудительное снижение скорости движения транспортных средств путем изменения траектории движения за счет установки центральных или боковых элементов (островков) и/или изменения геометрии дороги	0,46	0,46
7.25 Принудительное снижение скорости движения транспортных средств путем устройства искусственных неровностей на проезжей части	0,65	0,46
7.26 Уширение тротуара на пешеходном переходе и/или перекрестке	0	0,05

Если внедряется только одно мероприятие, коэффициент снижения происшествий k выбирается непосредственно из таблицы 3. Если внедряется больше, чем одно мероприятие, то вычисляется итоговый коэффициент снижения количества происшествий k_{um} по формуле:

$$k_{um} = k_1 + k_2(1 - k_1) + \dots + k_n(1 - k_{n-1}), \quad (6)$$

где k_1, k_2, \dots, k_n – коэффициенты снижения количества происшествий от 1, 2...n мероприятий.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №23

«Оценка технико-эксплуатационных качеств автомобильных дорог»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС 1. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ ОСМОТРОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Контроль за эксплуатационным состоянием и качеством содержания автомобильных дорог входит в состав работ по техническому надзору за содержанием автомобильных дорог и осуществляется при сезонных и патрульных осмотрах автомобильных дорог, при патрулировании автомобильных дорог, а также специальных (целевых) проверках автомобильных дорог и организаций государственного дорожного хозяйства, выполняющих работы по содержанию автомобильных дорог.

При сезонных осмотрах определяется соответствие конструктивных элементов автомобильных дорог нормативным требованиям к их эксплуатационному состоянию, установленным техническими нормативными правовыми актами, с оценкой эксплуатационного состояния и качества содержания автомобильных дорог.

При патрульных осмотрах выявляются и учитываются в специальном журнале имеющиеся на автомобильной дороге дефекты с указанием даты и времени их выявления (момента обнаружения дефекта), а также контролируется устранение ранее выявленных дефектов с указанием в журнале даты устранения. При патрулировании автомобильных дорог специализированными звеньями филиалов выявляются и фиксируются в специальных журналах вновь появившиеся дефекты, а также устраняются мелкие повреждения элементов автомобильных дорог, убираются посторонние предметы с проезжей части, разделительных полос и обочин, ликвидируются возникшие препятствия для нормального дорожного движения, а при невозможности их устранения – временно ограждаются.

Сезонные осмотры республиканских и местных автомобильных дорог осуществляются специальными комиссиями, назначенными автодорами и облдорстройами соответственно по республиканским и местным автомобильным дорогам. Председателями комиссий назначаются представители технического надзора республиканского унитарного предприятия «Республиканский дорожный инженерно-технический центр» (далее – РУП «Белдорцентр»).

Патрульные осмотры проводятся инженерно-техническими работниками филиала, в ведении которого находятся автомобильные дороги.

Специальные (целевые) проверки проводятся РУП «Белдорцентр» по заданию вышестоящей организации в порядке, установленном заданием.

Основными целями и задачами сезонных осмотров автомобильных дорог с оценкой их эксплуатационного состояния и качества содержания являются:

- получение объективных данных о фактическом эксплуатационном состоянии и качестве содержания в сравнении с установленной (базисной) оценкой, требуемой по условиям обеспечения безопасности дорожного движения;

- принятие мер по устранению выявленных дефектов и недостатков в организации содержания автомобильных дорог, повышение эффективности работ по содержанию и улучшение эксплуатационного состояния автомобильных дорог;

- получение исходных данных для перспективного и текущего планирования работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- проверка готовности автомобильных дорог и искусственных сооружений на них к эксплуатации в летний и зимний периоды;

- контроль за своевременностью выполнения работ по содержанию автомобильных дорог и условиями проезжаемости на автомобильных дорогах.

При сезонных осмотрах автомобильных дорог учету подлежат дефекты следующих конструктивных элементов:

- проезжая часть (включая переходно-скоростные полосы, укрепленные полосы обочин, пересечения и примыкания);

- земляное полотно (включая водоотвод) и полоса отвода;

- мосты и путепроводы (включая надземные пешеходные переходы, пешеходные мосты);

- водопропускные трубы;

- инженерное оборудование и обустройство (включая электроосвещение, светофорные объекты, средства технологической и сигнально-вызывной связи, знаки и табло со сменной информацией, шумозащитные и противоослепляющие устройства, подземные пешеходные переходы);

Все дефекты, согласно классификации, в зависимости от метода их устранения разделены на:

- дефекты, устранение которых осуществляется при выполнении работ по реконструкции и капитальному ремонту в соответствии с ТКП 068 и текущему ремонту в соответствии с ТКП 069, обозначены в классификации буквой «Р»;

- дефекты, устранение которых осуществляется при выполнении работ по содержанию в соответствии с ТКП 069, обозначены в классификации буквой «С».

Виды дефектов «Р» и «С» учитываются при оценке эксплуатационного состояния автомобильных дорог, дефекты «С» – при оценке качества содержания автомобильных дорог.

Сезонные осмотры автомобильных дорог проводятся в сроки:

- весенний – в мае;

- осенний – в октябре. Сроки проведения сезонных осмотров могут быть изменены при необходимости Департаментом «Белавтодор».

Конкретные сроки проведения сезонных осмотров автомобильных дорог, находящихся в ведении филиалов, определяются по нормам на проведение сезонного осмотра в составе утвержденного Департаментом «Белавтодор» норматива по протяженности автомобильных дорог на осуществление технического надзора и приемки работ одним специалистом технического надзора и устанавливаются графиками, утвержденными приказами руководства автодоров и облдорстроев соответственно по республиканским и местным автомобильным дорогам. Комиссии для проведения сезонных осмотров республиканских и местных автомобильных дорог назначаются приказами руководителей автодоров и облдорстроев соответственно.

При сезонных осмотрах комиссиями визуально освидетельствуются конструктивные элементы республиканских и местных автомобильных дорог на всем протяжении, а также искусственные сооружения на них.

Допускается освидетельствование водопропускных труб в количестве не менее 50% имеющихся на республиканской автомобильной дороге, пересечениях и примыканиях в пределах границ обслуживания, и 25% имеющихся на местной автомобильной дороге соответственно.

При необходимости инструментального определения величины или других характеристик выявленных дефектов осуществляются необходимые измерения только поверенными средствами измерений.

Учет дефектов и формирование ведомостей дефектов осуществляется отдельно по проезжей части, земляному полотну, трубам и обустройству автомобильной дороги и отдельно по мостам.

Учет дефектов и формирование ведомостей осуществляется в следующем порядке:

а) дефекты конструктивных элементов автомобильной дороги фиксируются на каждом километре дороги (между двумя смежными километровыми знаками), при этом нецелые километры принимаются в расчет как целые;

б) дефекты, выявленные на пересечениях и примыканиях в одном уровне в пределах границ обслуживания, относятся к километру дороги, на котором находятся пересечения и примыкания;

в) дефекты автомобильных дорог I категории выявляются и учитываются по обоим направлениям движения. Объемы дефектов по проезжей части в ведомости дефектов фиксируются отдельно по каждому направлению движения;

г) дефекты труб с двумя и более отверстиями выявляются по каждому отверстию. Объем дефектов конструкций тела трубы определяется суммарной величиной дефектов каждого отверстия. При

отсутствии дефектов на осмотренной трубе в ведомости дефектов за единицу измерения дефекта принимается "оценка" с величиной "5" баллов;

д) транспортные развязки в двух уровнях условно принимаются за отдельную дорогу протяженностью 1 км независимо от общей фактической протяженности всех элементов (съездов, местных проездов) развязки. Дефекты на транспортных развязках в двух уровнях выявляются и фиксируются в ведомости дефектов независимо от их местоположения по конструктивным элементам дорог;

е) при наличии на дороге дефектов одного вида на левой и правой полосе одного километра в ведомости дефектов фиксируется суммарный объем дефекта данного вида на этом километре (за исключением особо оговоренных случаев);

ж) на участках автомобильных дорог, находящихся на реконструкции или ремонте без закрытия движения, выявляется и учитывается в отдельной ведомости наличие критических дефектов на полосах движения, а также отсутствие технических средств организации дорожного движения, предусмотренных утвержденными в установленном порядке планами, с выдачей предписаний на устранение данных дефектов;

и) на временных объездах участков автомобильных дорог, закрытых для движения, учитываются критические дефекты, дефекты водоотвода и обустройства объездов техническими средствами организации дорожного движения с оформлением отдельной ведомости и выдачей предписаний об их устранении;

к) не осматриваются и не включаются в ведомости участки автомобильных дорог:

- находящиеся на реконструкции или ремонте и закрытые для движения механических транспортных средств;
- пострадавшие в результате стихийных бедствий до истечения установленного срока ликвидации их последствий;
- находящиеся на территориях, подвергшихся радиоактивному загрязнению в результате катастрофы на Чернобыльской АЭС, в зонах эвакуации (отчуждения), первоочередного и последующего отселения, из которых отселено население;
- грунтовых автомобильных дорог в период распутицы;

л) при осмотре принятых в сеть автомобильных дорог общего пользования внутрихозяйственных автомобильных дорог, параметры конструктивных элементов которых к моменту осмотра не доведены до нормативных требований, ведомость дефектов не составляется. Состояние конструктивных элементов таких дорог описывается отдельной справкой;

м) при наличии на автомобильных дорогах, в полосе отвода или контролируемой зоне и видимых с автомобильной дороги сооружений, не

включенных в балансовую стоимость автомобильных дорог, но имеющих дефекты, их состояние и степень влияния на безопасность движения и эстетику автомобильной дороги описываются отдельной справкой произвольной формы без оценки.

Контроль за устранением дефектов осуществляется руководителем филиала, представителем технического надзора и другими должностными лицами при осуществлении инспекционного контроля и патрульных осмотров.

Ответственность за проведение сезонных осмотров в установленные сроки несут руководители автодорог по республиканским и руководители облдорстроев по местным автомобильным дорогам, за достоверность результатов и объективность оценки эксплуатационного состояния и качества содержания автомобильных дорог несут ответственность председатели и члены комиссий, проводившие осмотр.

Результаты сезонных осмотров используются для:

- определения готовности автомобильных дорог и искусственных сооружений к эксплуатации в летний период (весенний осмотр) и зимний период (осенний осмотр);

- разработки проектов, планов дорожных работ при перспективном, годовом и текущем планировании, а также внесения изменений в программу дорожных работ с учетом эксплуатационного состояния автомобильных дорог при необходимости;

- своевременного выявления участков автомобильных дорог и искусственных сооружений, требующих ремонта и принятия неотложных мер по сохранности автомобильных дорог и обеспечению безопасности движения.

ВОПРОС 2. ОЦЕНКА ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ И КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ

Оценка эксплуатационного состояния и качества содержания осуществляется по пятибалльной системе в следующей последовательности:

Первоначально определяется оценка фактического состояния конструктивного элемента дороги по каждому виду выявленных при осмотрах дефектов в баллах с учетом фактической и предельно допустимой величины. При оценке «отлично» устанавливается 5 баллов; «хорошо» - 4 балла; «удовлетворительно» - 3 балла; «плохо» - 2 балла; «очень плохо» - 1 балл.

Оценка состояния конструктивного элемента автомобильных дорог по совокупности дефектов в целом определяется расчетом и выражается усредненным числом оценок в баллах по каждому виду дефектов.

Эксплуатационное состояние и качество содержания автомобильных дорог также определяется расчетом и при расчетном числе баллов:

- от 4,51 до 5 соответствует оценке «отлично»;
- от 3,51 до 4,5 соответствует оценке «хорошо»;
- от 2,51 до 3,5 соответствует оценке «удовлетворительно»;
- от 1,51 до 2,5 соответствует оценке «плохо»;
- от 1,0 до 1,5 соответствует оценке «очень плохо».

Эксплуатационное состояние автомобильных дорог оценивается по всем видам дефектов (Р и С), выявленных при сезонных осмотрах, а качество содержания автомобильных дорог оценивается по всем видам дефектов «С», выявленных при сезонных осмотрах.

Предельно допустимая величина дефекта для каждого уровня требований с оценкой, равной 3 баллам, соответствует величине дефекта, допустимого на автомобильной дороге по уровням обеспечения безопасности движения согласно СТБ 1291.

При величине дефектов менее предельно допустимых величин установлены их допустимые величины, соответствующие оценкам 4 балла и 5 баллов, для всех видов дефектов конструктивных элементов по уровням требований к автомобильным дорогам.

При промежуточной величине дефекта между допустимой величиной для оценки, равной 3 и 4 баллам, и равной 4 и 5 баллам, принимается более низкая оценка, соответственно равная 3 и 4 баллам. Интерполяция оценок не допускается. При выявлении дефектов, превышающих по величине предельно допустимые значения, но не являющихся критическими дефектами, оценка таких дефектов устанавливается равной 2 баллам. При выявлении недопускаемых дефектов или дефектов, превышающих по величине предельно допустимые значения и являющихся критическими, оценка таких дефектов устанавливается равной 1 баллу.

Учитывая неодинаковое влияние дефектов конструктивных элементов на эксплуатационное состояние автомобильной дороги и обеспечение безопасности движения, установлены коэффициенты их значимости (t), равные для дефектов:

- | | |
|---------------------|----------------|
| - проезжей части | $t_1 = 1,0$; |
| - земляного полотна | $t_2 = 0,65$; |
| - мостов | $t_3 = 1,0$; |
| - труб | $t_4 = 0,45$; |
| - обустройства | $t_5 = 0,9$. |

Средняя оценка эксплуатационного состояния и качества содержания осмотренных автомобильных дорог, а также труб на осмотренных автомобильных дорогах принимается в качестве средней оценки эксплуатационного состояния и качества содержания всей сети автомобильных дорог филиала. Оценка эксплуатационного состояния и качества содержания участков автомобильных дорог, находящихся на реконструкции и ремонте без закрытия движения, не определяется.

На основании ведомости дефектов, составленной при сезонном осмотре автомобильных дорог, составляется ведомость оценки эксплуатационного состояния конструктивных элементов автомобильной дороги по видам дефектов с учетом фактической и предельно допустимой величины дефектов для соответствующей оценки и уровня требований по данной автомобильной дороге в следующем порядке:

а) оценка проезжей части, земляного полотна и обустройства по видам дефектов определяется по каждому километру автомобильной дороги. Номер километра автомобильной дороги, получившего определенную оценку по конкретному виду дефекта, записывается в ведомость оценки эксплуатационного состояния конструктивных элементов по видам дефектов в графе на пересечении строки с наименованием дефекта и графы с соответствующей оценкой.

Километры автомобильных дорог, на которых отсутствуют дефекты, оцениваются на «отлично». Для их отражения в ведомости после перечисления видов дефектов по конструктивному элементу дороги в графе вводится строка «Дефекты отсутствуют», и номера километров, по которым отсутствуют дефекты, указываются в графе 4 «отлично» на пересечении с данной строкой;

б) оценка мостов на автомобильной дороге определяется по каждому сооружению в следующем порядке:

Первоначально определяется оценка качества содержания и эксплуатационного состояния каждого элемента моста:

- при наличии по элементу моста одного дефекта «Р» и отсутствии оценок по дефектам «С» – эксплуатационное состояние элемента определяется одной оценкой дефекта «Р». Качество содержания не определяется.

- при наличии по элементу моста одного дефекта «Р» и одного дефекта «С» с оценками – эксплуатационное состояние элемента моста определяется средней величиной двух оценок;

- при отсутствии по элементу моста дефектов «Р» с оценкой и наличии одного дефекта «С» с оценкой – эксплуатационное состояние элемента определяется одной оценкой дефекта «С»;

- при наличии по элементу моста одного дефекта «Р» с оценкой и двух и более дефектов «С» с оценками – эксплуатационное состояние

элемента моста определяется средней величиной оценки «Р» и средней оценки дефектов «С». В случае если по дефекту с кодом 78 установлена оценка равная 1 баллу, оценка качества содержания тротуаров устанавливается равной 1 баллу;

– при отсутствии по элементу моста дефектов «Р» с оценкой и наличием двух и более дефектов «С» с оценками – эксплуатационное состояние элемента моста определяется средней величиной оценок дефектов «С».

В общем принципе оценка качества содержания элемента моста «С^{эм}» определяется среднеарифметической величиной оценок элемента по дефектам «С» за исключением особо оговоренных случаев.

Оценка эксплуатационного состояния элемента моста «Э^{эм}» определяется среднеарифметической величиной оценок элемента по дефектам «Р» и оценки качества содержания элемента «С^{эм}».

2) Оценка качества содержания моста определяется по формуле:

$$\tilde{N}^i = \frac{\tilde{N}_1^{y_i} \cdot \hat{E}_1 + \tilde{N}_2^{y_i} \cdot \hat{E}_2 + \dots + \tilde{N}_r^{y_i} \cdot \hat{E}_r}{\hat{E}_1 + \hat{E}_2 + \dots + \hat{E}_r}, \text{ баллов}, \quad (1)$$

где C^M – качество содержания моста;

$\tilde{N}_1^{y_i}, \tilde{N}_2^{y_i}, \dots, \tilde{N}_n^{y_i}$ – оценка качества содержания элементов моста;

$\hat{E}_1, \hat{E}_2, \dots, \hat{E}_n$ – коэффициенты значимости соответствующих элементов моста (таблица 1).

3) Оценка эксплуатационного состояния моста определяется по формуле:

$$\hat{Y}^i = \frac{\hat{Y}_1^{y_i} \cdot \hat{E}_1 + \hat{Y}_2^{y_i} \cdot \hat{E}_2 + \dots + \hat{Y}_r^{y_i} \cdot \hat{E}_r}{\hat{E}_1 + \hat{E}_2 + \dots + \hat{E}_r} \cdot \hat{E}_A, \text{ баллов}, \quad (1a)$$

где \mathcal{E}^M – оценка эксплуатационного состояния моста, должна быть не более 5 баллов и не менее 1 балла;

$\hat{Y}_1^{y_i}, \hat{Y}_2^{y_i}, \dots, \hat{Y}_n^{y_i}$ – оценки эксплуатационного состояния элементов моста;

$\hat{E}_1, \hat{E}_2, \dots, \hat{E}_n$ – коэффициенты значимости соответствующих элементов моста;

K_G – коэффициент соответствия габарита моста нормативным требованиям.

Коэффициент соответствия габарита моста определяется отношением фактического габарита моста на автомобильной дороге к нормативному габариту моста для данной категории автомобильной дороги по данным СУСМ «Белмост». При отношении равным более единицы или отсутствии данных для определения K_G , коэффициент соответствия габарита принимается равным единице ($K_G = 1$).

4) Оценки эксплуатационного состояния и качества содержания каждого моста записываются в ведомости дефектов, а также вносится в ведомость дефектов автомобильные дороги, на которой расположены мосты.

5) Полученные оценки эксплуатационного состояния моста вносятся в ведомость с перечислением мостов, указанием номера километра дороги, на котором находится сооружение, в графах 4-8 в соответствии с оценкой.

в) при составлении ведомости на участки дорог I категории оценка проезжей части и мостов по видам дефектов осуществляется по каждому направлению движения. При этом номер километра автомобильной дороги для каждого направления в графах 4-8 указывается с индексом «П» для прямого направления и индексом «Л» для обратного направления (например, км 25 П, км 25 Л). В таком же порядке осуществляется оценка мостов при наличии отдельных мостов по направлениям движения на автомобильных дорогах других категорий, с определением коэффициента соответствия габарита моста для каждого направления движения отдельно.

г) для оценки транспортной развязки в разных уровнях по видам дефектов составляется отдельная ведомость.

На основании ведомости оценки эксплуатационного состояния конструктивных элементов по видам дефектов составляется ведомость оценки эксплуатационного состояния автомобильной дороги. В ведомость заносятся оценки конструктивных элементов на каждом километре автомобильной дороги, которые определяются в следующем порядке:

а) оценка эксплуатационного состояния конструктивного элемента на каждом километре дороги обозначается символами $\dot{Y}_i^r, \dot{Y}_i^s, \dot{Y}_i^l, \dot{Y}_i^o, \dot{Y}_i^i$, которые обозначают:

\dot{Y}_i^r – эксплуатационное состояние, в баллах;

\dot{Y}_i^s – проезжая часть;

\dot{Y}_i^l – земляное полотно;

\dot{Y}_i^o – мосты;

\dot{Y}_i^i – трубы;

\dot{Y}_i^o – обустройство;

\dot{Y}_i^i – каждый километр дороги под своим номером;

$\dot{Y}_i^r, \dot{Y}_i^s, \dot{Y}_i^l$ – оценки эксплуатационного состояния проезжей части, земляного полотна и обустройства на каждом километре, устанавливаются равными наименьшей оценке любого вида дефектов этих конструктивных элементов на данном километре автомобильной дороги. Оценка проезжей части автомобильных дорог I категории определяется

среднеарифметической величиной оценок каждого направления (П, Л) на данном километре автомобильной дороги.

\dot{Y}_i^i – оценка эксплуатационного состояния мостов. При наличии на километре одного моста, его оценка является оценкой данного километра по мостам. При наличии на километре двух и более мостов, оценка данного километра по мостам определяется средневзвешенной величиной оценок имеющихся мостов по формуле:

$$\dot{Y}_i^M = \frac{\dot{Y}_1^i \cdot L_1 + \dot{Y}_2^i \cdot L_2 + \dots + \dot{Y}_i^i \cdot L_i}{L_1 + L_2 + \dots + L_i}, \text{ баллов}, \quad (2)$$

где $\dot{Y}_1^i, \dot{Y}_2^i, \dots, \dot{Y}_i^i$ – оценка каждого моста, имеющегося на данном километре дороги, в баллах;

L_1, L_2, \dots, L_i – протяженность каждого моста, имеющегося на данном километре дороги, в м;

Если на оцениваемом километре автомобильной дороги отсутствуют мосты, в соответствующей графе ведомости ставится прочерк (–).

б) средняя оценка конструктивных элементов по всей автомобильной дороге обозначается символами $\mathcal{E}_n, \mathcal{E}_z, \mathcal{E}_m, \mathcal{E}_o$ и определяется по формуле (4) как среднеарифметическая величина оценок конструктивных элементов на каждом километре автомобильной дороги, за исключением мостов, и приводится в итоговой строке ведомости:

$$\dot{Y}_{(r, \xi, \delta, i)} = \frac{\sum \dot{Y}_i^{(r, \xi, \delta, i)}}{N}, \text{ баллов}, \quad (4)$$

где N – число оценок, равное числу километров осмотренной автомобильной дороги для $\mathcal{E}_n, \mathcal{E}_z, \mathcal{E}_o$ и равное числу километров, на которых осмотрены трубы, для \mathcal{E}_m ;

\mathcal{E}_m – определяется средневзвешенной величиной оценок всех мостов, имеющихся на автомобильной дороге (осмотренном участке дороги), по формуле (2);

в) средняя оценка эксплуатационного состояния автомобильной дороги (осмотренного участка автомобильной дороги) \mathcal{E}_δ определяется расчетом по формуле (5) и приводится в конце ведомости:

$$\dot{Y}_a = \frac{\dot{Y}_i \cdot t_1 + \dot{Y}_c \cdot t_2 + \dot{Y}_i \cdot t_3 + \dot{Y}_\delta \cdot t_4 + \dot{Y}_i \cdot t_5}{t_1 + t_2 + t_3 + t_4 + t_5}, \text{ баллов}, \quad (5)$$

где t_1, t_2, t_3, t_4, t_5 – коэффициенты значимости дефектов конструктивных элементов дороги.

Средняя оценка эксплуатационного состояния участков автомобильных дорог с различными уровнями требований к эксплуатационному состоянию определяется отдельно по каждому участку.

На основании ведомостей оценки эксплуатационного состояния автомобильных дорог составляется справка об эксплуатационном

состоянии сети автомобильных дорог, находящихся в ведении филиала. При составлении справки об эксплуатационном состоянии автомобильных дорог каждая транспортная развязка перечисляется как отдельная автомобильная дорога ниже автомобильной дороги, к которой она относится, с указанием в графе 6 общей фактической протяженности всех элементов развязки.

Участки автомобильной дороги с различными уровнями требований к эксплуатационному состоянию перечисляются в справке как отдельные автомобильные дороги.

Средняя оценка эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог филиала, в ведении которого они находятся, определяется как средневзвешенная величина оценок осмотренных автомобильных дорог с учетом их протяженности по формуле (6) и обозначается индексом \mathcal{E}_ϕ :

$$\mathcal{E}_\phi = \frac{\sum_n^1 (\mathcal{Y}_{\bar{a}} \cdot L_{\bar{a}})}{\sum_n^1 L_{\bar{a}}}, \text{ баллов}, \quad (6)$$

где n – число осмотренных автомобильных дорог в филиале;

\mathcal{E}_ϕ – оценка каждой осмотренной автомобильной дороги;

L_ϕ – протяжённость каждой осмотренной автомобильной дороги, км.

При определении средней оценки эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог филиала по формуле (6) транспортные развязки участвуют как отдельные дороги, имеющие свою оценку в баллах и фактическую протяженность всех элементов развязки.

При определении средней оценки сети автомобильных дорог филиала в протяженность дорог не включаются дороги, осмотренные без составления ведомости дефектов. В справке после итоговой строки приводится дополнительно строка «Дороги, осмотренные без оценки».

При осмотре менее 100% протяженности автомобильных дорог, находящихся в ведении филиала или автодора (облдорстроя), оценка эксплуатационного состояния осмотренных автомобильных дорог (сети автомобильных дорог) распространяется на всю сеть автомобильных дорог, находящихся в ведении соответствующих организаций государственного дорожного хозяйства.

Оформленные документы сезонных осмотров автомобильных дорог на электронных носителях и в бумажном виде хранятся в филиале и могут быть тиражированы в полном составе или отдельными документами для передачи организациям, представители которых принимали участие в работе комиссии, по их запросу.

Председатель комиссии непосредственно после завершения осмотра и оформления документов передает их по электронной почте в РУП

«Белдорцентр» и областной отдел управления технического надзора РУП «Белдорцентр» для формирования банка.

На основании документов сезонных осмотров, представленных комиссиями по сети автомобильных дорог каждого филиала автодора и облдорстрою, РУП «Белдорцентр» определяет эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог, находящихся в ведении автодоров и облдорстроев.

Оценка эксплуатационного состояния сети дорог автодора и облдорстрою обозначается \mathcal{E}_{np} и определяется по формуле

$$\mathcal{E}_{i\delta} = \frac{\sum_1^1 (\mathcal{Y}_{\delta} \cdot L_{\delta})}{\sum_n^1 L_{\delta}}, \text{ баллов,} \quad (7)$$

где n – число филиалов, подведомственных автодору или облдорстрою, в которых проводится осмотр;

\mathcal{E}_{ϕ} – оценка эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог в каждом подведомственном филиале;

L_{ϕ} – протяженность сети осмотренных автомобильных дорог в каждом подведомственном филиале, км.

Расчет оценки эксплуатационного состояния сети республиканских и местных автомобильных дорог Республики Беларусь осуществляется РУП «Белдорцентр» аналогично.

Обобщенные сведения об эксплуатационном состоянии автомобильных дорог общего пользования РУП «Белдорцентр» представляет в Департамент «Белавтодор» в срок не позднее 10 дней после завершения осмотров сети автомобильных дорог.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема № 24 «Государственная
регистрация и государственный учет транспортных средств»
учебной дисциплины специальности переподготовки
1-93 01 79 «Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 3

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Государственная регистрация и учет транспортных средств осуществляются в целях их идентификации и учета, что позволяет установить конструктивные, функциональные и эксплуатационные характеристики транспортного средства, определить его тип, марку, модель, модификацию, цвет, тип кузова, и соответствия их записям в сопроводительной документации, а также исследование маркировочных обозначений и других идентификационных данных на транспортных средствах в целях расшифровки информации о нем.

Регистрацию транспортных средств осуществляют регистрационные подразделения ГАИ МВД Республики Беларусь. Особое внимание обратить слушателей на то, что в числе задач, стоящих перед подразделениями Госавтоинспекции помимо регистрации, занимает борьба с преступными посягательствами на транспортные средства. Подобные преступления наносят серьезный материальный ущерб гражданам, государственным и другим предприятиям и учреждениям, отвлекают значительные силы и средства ОВД для установления лиц, совершивших эти преступления, розыска и возврата транспортных средств потерпевшим.

Преступные посягательства на транспортные средства на сегодняшний день не исключение. Одним из путей обнаружения похищенных транспортных средств является выявление транспорта с измененными маркировками узлов и агрегатов и проведение экспертных исследований по установлению первоначальных номеров.

ВОПРОС 1. РЕГИСТРАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. N 1849 утверждено Положение «О порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств».

Данным положением устанавливается единый порядок государственной регистрации и государственного учета транспортных средств (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним) (далее - транспортные средства) в Госавтоинспекции, их снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств, выдачи на них регистрационных документов и регистрационных знаков.

Государственная регистрация и учет транспортных средств осуществляются в целях их идентификации и учета регистрационными подразделения ГАИ.

Идентификация транспортного средства - это комплексное исследование, включающее установление конструктивных, функциональных и эксплуатационных характеристик транспортного средства, определяющих его тип, марку, модель, модификацию, цвет, тип кузова, и соответствия их записям в сопроводительной документации, а также расшифровки информации о транспортном средстве.

Регистрация транспортных средств, которые зарегистрированы на территориях других государств, допускается в случае, если они ввезены в республику для эксплуатации на ее территории на срок более трех месяцев, а по заявлению юридического лица или индивидуального предпринимателя и на меньший срок. Сроки ввоза транспортных средств и предполагаемой их эксплуатации на территории республики подтверждаются документами, выдаваемыми таможенными органами государств либо иными документами в случаях, предусмотренных законодательством.

Собственники транспортных средств, представляют в регистрационные подразделения для регистрации транспортные средства в течение 10 дней в следующих случаях: со дня их приобретения, выпуска таможенными органами, результаты которого допускают их эксплуатацию на территории Республики Беларусь, а также вступления в силу решения компетентного органа о признании права собственности на транспортное средство. При необходимости регистрационные действия от имени собственника может совершать его представитель на основании документа, подтверждающего его полномочия.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели,

осуществляющие торговлю транспортными средствами, а также приобретающие транспортные средства для формирования призового фонда лотереи (рекламной игры), вправе не регистрировать транспортные средства, предназначенные для продажи.

Регистрации в регистрационных подразделениях подлежат мопеды, квадрициклы, иные механические транспортные средства с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания 50 и более кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт, а также максимальной конструктивной скоростью движения более 50 километров в час и прицепы к ним, предназначенные для движения по дорогам, за исключением:

- колесных тракторов (самоходных машин) и прицепов к ним;
- боковых прицепов к мотоциклам;
- мотовездеходов (четырёхколесных внедорожных механических транспортных средств, имеющих посадку и органы управления мотоциклетного типа);
- шасси транспортных средств;
- гоночных автомобилей и мотоциклов, технологического транспорта, эксплуатируемого на закрытых территориях, технологического и строительного оборудования, установленного на шасси прицепов, иных транспортных средств, не подлежащих эксплуатации на дорогах, а также городского электротранспорта.

После регистрации транспортного средства собственнику выдаются:

- свидетельство о регистрации транспортного средства (технический паспорт);
- сертификат о прохождении государственного технического осмотра;
- регистрационные знаки транспортного средства;
- отличительный знак транспортного средства Республики Беларусь.

РЕГИСТРАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Транспортные средства регистрируются за физическими лицами, зарегистрированными в установленном порядке на территории Республики Беларусь в регистрационных подразделениях по месту жительства физических лиц, а за юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями в регистрационных подразделениях по месту нахождения юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Допускается регистрация транспортных средств юридических лиц по месту нахождения их филиалов, представительств и других обособленных подразделений с указанием в свидетельстве о регистрации в строке «Собственник» наименования юридического лица в соответствии со свидетельством о его государственной регистрации. В случае передачи собственником

транспортного средства по договору финансовой аренды (лизинга) его регистрация осуществляется по месту нахождения лизингополучателя, при этом сведения о нем заносятся в графу «Особые отметки» свидетельства о регистрации. Срок действия свидетельства о регистрации ограничивается сроком договора финансовой аренды (лизинга).

По заявлению собственника транспортного средства, передаваемого во временное владение и пользование или во временное пользование по договору аренды, допускается внесение в свидетельство о регистрации сведений об арендаторе с указанием срока договора аренды.

Транспортные средства физических лиц регистрируются по месту жительства собственника. В случае временного пребывания собственника за пределами республики допускается регистрация транспортных средств по месту жительства супруга (супруги), родителей, детей, и т.д. с их письменного согласия. Если на транспортное средство имеются правоустанавливающие документы на несколько собственников, в этом случае, транспортное средство регистрируется только на одного из собственников по их выбору.

Допускается временная (на срок пребывания) регистрация транспортных средств физических лиц по месту их пребывания в случае, если граждане в соответствии с законодательством Республики Беларусь обязаны быть зарегистрированы по месту пребывания, а также транспортных средств граждан Республики Беларусь, постоянно проживающих за пределами Республики Беларусь.

Если собственниками транспортных средств являются лица, не достигшие 14-летнего возраста, то регистрационные действия совершаются от их имени только родителями, усыновителями или опекунами, а в случае, если собственниками являются лица в возрасте от 14 до 18 лет, - этими лицами с письменного согласия своих законных представителей.

Регистрация транспортных средств физических лиц осуществляется на основании заявления по форме с представлением необходимых документов.

Регистрация транспортных средств юридических лиц и индивидуальных предпринимателей осуществляется на основании заявления по форме согласно образца.

Если транспортное средство было в употреблении и ввезено в Республику Беларусь, в отношении которого не требуется совершения таможенных операций, связанных с их выпуском, осуществляется направлением в трехдневный срок запроса по месту выдачи регистрационных документов, о чем делается соответствующая отметка в учетных данных. До получения ответа на запрос снятие с учета таких транспортных средств не производится.

В случае отсутствия ответа по истечении трех месяцев запрос направляется повторно, а регистрационные документы направляются в органы Государственного комитета судебных экспертиз для проведения экспертизы. При установлении подлинности представленных регистрационных документов и отсутствии ответа на повторный запрос по истечении трех месяцев наложенные ограничения по снятию с учета транспортного средства снимаются.

Регистрация транспортных средств, принадлежащих дипломатическим представительствам, консульским учреждениям, представительствам либо органам международных организаций и межгосударственных образований, а также сотрудникам дипломатических представительств, консульских учреждений, представительств либо органов международных организаций и межгосударственных образований, с выдачей регистрационных знаков для данной категории транспортных средств осуществляется по заявкам Службы государственного протокола Министерства иностранных дел.

В случае утраты документов, необходимых для регистрационных действий, могут быть представлены их дубликаты или официальные подтверждения об их выдаче конкретному лицу органами, их выдавшими.

Не подлежат регистрации транспортные средства:

- из числа выбракованных (снятых с учета по причине невозможности их восстановления) или признанных погибшими (уничтоженными) на основании решения уполномоченной организации;
- собранные из запасных частей, кроме собранных в организации, имеющей соответствующее разрешение;
- имеющие руль с правой стороны, кроме ранее зарегистрированных в Республике Беларусь, либо принадлежащие временно прибывшим в Республику Беларусь гражданам;
- на стеклах и (или) в оконных проемах которых установлены не предусмотренные конструкцией дополнительные предметы или нанесены покрытия, в том числе пленочные, либо стекла имеют степень светопропускания менее установленной нормативными правовыми актами.

Свидетельство о регистрации и регистрационные знаки взамен утраченных (похищенных) или пришедших в негодность выдаются по месту регистрации транспортного средства по заявлению собственника или его представителя с указанием обстоятельств их утраты (хищения). Дубликаты утраченных (похищенных) регистрационных знаков не выдаются.

В совершении регистрационных действий отказывается при обнаружении признаков:

- подделки представленных регистрационных документов;

- видоизменения или уничтожения маркировок номерных агрегатов, нанесенных на них заводом-изготовителем;

- несоответствия маркировок номерных агрегатов представленным регистрационным документам или учетным данным;

- наличия сведений о нахождении транспортного средства в розыске.

При обнаружении вышеуказанных признаков, документы и транспортные средства направляются для проведения соответствующей проверки в орган внутренних дел по месту жительства или месту пребывания физического лица либо по месту нахождения юридического лица и индивидуального предпринимателя - собственника транспортного средства. На период проведения проверки по заявлению собственника допускается временная регистрация транспортного средства с выдачей свидетельства о регистрации и регистрационных знаков для транспортных средств, временно допущенных к участию в дорожном движении. Данные ограничения в отношении транспортных средств снимаются при представлении постановления об отказе в возбуждении (прекращении) уголовного дела. В этих случаях управлениями ГАИ принимается решение о совершении следующих регистрационных действий:

- если на транспортном средстве, не состоявшем на учете установлено их первоначальное содержание, в регистрационных документах указывается первоначальный номер, а в графе «Особые отметки» свидетельства о регистрации производится запись «Номер кузова (рамы, шасси) видоизменен на _____» с вклеиванием в него фотографий маркировок номерных агрегатов;

- при невозможности идентификации транспортного средства (первоначальное содержание маркировок номерных агрегатов не установлено) производится регистрация с ограничениями, запрещающими снятие его с учета в течение трех лет (за исключением случаев выбраковки), о чем делается отметка в свидетельстве о регистрации с вклеиванием в него фотографий маркировок номерных агрегатов;

- если для регистрации представлены поддельные регистрационные документы и сведения о выпуске таможенными органами в соответствии с законодательством транспортного средства отсутствуют, регистрация осуществляется с согласия таможенных органов Республики Беларусь;

- транспортные средства, находящиеся в международном розыске, регистрируются с отметкой в свидетельстве о регистрации: «Без права снятия с учета», кроме того, в графе «Особые отметки» указывается инициатор розыска. Собственник транспортного средства письменно предупреждается о возможных последствиях эксплуатации и отчуждения. Снятие с учета таких транспортных средств запрещается.

Если не определен год выпуска транспортного средства, в графе «Год выпуска» свидетельства о регистрации производится отметка: «Не

определен». При отсутствии на мопеде модельной таблички (наклейки), содержащей сведения о марке, модели и рабочем объеме двигателя, регистрация осуществляется при представлении документов, выданных производителем транспортного средства либо генеральным импортером, дилером, дистрибьютором или иным официальным представителем интересов производителя транспортного средства в Республике Беларусь, содержащих указанные сведения.

ВОПРОС 2. ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ И СНЯТИЕ С УЧЕТА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Внесение изменений в регистрационные документы осуществляется при переоборудовании этих транспортных средств, замене номерных агрегатов, регистрационных знаков, изменении цвета, а также сведений о владельце транспортного средства. Для внесения соответствующих изменений собственник транспортного средства обязан обратиться в регистрационное подразделение в течение 10 дней со дня наступления оснований для внесения таких изменений с письменным заявлением установленной формы.

Высвободившиеся вследствие замены номерные агрегаты остаются у собственника транспортного средства. В случае необходимости по требованию собственника на высвободившиеся идентифицированные номерные агрегаты ему выдается справка установленного образца.

Внесение изменений в регистрационные документы при замене кузова (кабины, рамы) осуществляется по разрешению начальника регистрационного подразделения только после осмотра транспортного средства, на котором предполагается замена.

Запрещается внесение изменений в регистрационные документы при замене кузова транспортного средства одной модели кузовом другой модели, кроме случаев замены кузовов разных типов в пределах одной модели и кузовов, унифицированных по габаритам и внешнему виду.

Внесение изменений в регистрационные документы при установке двигателей на транспортные средства других моделей разрешается в том случае, если организацией-изготовителем выпускаются или выпускались ранее транспортные средства в данной комплектации. Внесение изменений в регистрационные документы при замене в транспортном средстве обычного управления на ручное и наоборот, а также установке дублирующих узлов управления осуществляется на основании заключения аккредитованных испытательных лабораторий о соответствии конструкции транспортного средства установленным требованиям.

В случае убытия собственника за пределы Республики Беларусь в

связи с изменением места жительства или отчуждения транспортного средства собственник обязан снять его с учета в регистрационном подразделении по месту регистрации. В случае изменения места жительства физического лица либо места нахождения юридического лица, индивидуального предпринимателя, транспортное средство в течение 10 дней подлежит регистрации по новому месту жительства физического лица либо месту нахождения юридического лица.

В свидетельстве о регистрации проставляется штамп: «Снят с учета в связи с _____ . Выданы регистрационные знаки для транспортных средств, временно допущенных к участию в дорожном движении, N _____».

При снятии транспортного средства с учета собственник сдает регистрационные знаки, и ему возвращается свидетельство о регистрации, за исключением случаев выбраковки транспортного средства.

Если после снятия с учета собственник намерен эксплуатировать транспортное средство и в дальнейшем, а свидетельство о регистрации пришло в негодность, либо если возможность внести в него изменения отсутствует, оно подлежит замене.

Участие в дорожном движении транспортных средств, снятых с учета и нереализованных, допускается в течение трех месяцев со дня снятия с учета. В случае истечения указанного срока транспортное средство подлежит повторной регистрации на общих основаниях. Допускается снятие с учета транспортных средств по актам осмотра, составленным регистрационными подразделениями по месту нахождения транспортного средства, а также регистрирующими органами других государств. Акты осмотра транспортного средства действительны в течение 30 дней с даты их выдачи. При необходимости может быть истребован их официальный перевод.

При снятии с учета транспортных средств, подлежащих выбраковке, собственник обязан сдать в регистрационное подразделение свидетельство о регистрации, сертификат о прохождении технического осмотра и регистрационные знаки. При их отсутствии в заявлении указываются обстоятельства утраты.

Транспортные средства могут сниматься с учета на основании решения суда, постановления судебного исполнителя, а транспортные средства, обращенные в доход государства, подлежат снятию с учета судебными исполнителями.

По желанию собственника похищенного и найденного транспортного средства оно может быть снято с учета по заявлению собственника. В дальнейшем при обнаружении этого транспортного средства его регистрация осуществляется на основании заявления собственника.

При регистрации транспортных средств и внесении изменений в регистрационные документы данные о них заносятся в протоколы, которые формируются в книгу учета регистрации транспортных средств соответствующей формы. Указанные книги учета хранятся шестьдесят лет. Одновременно осуществляется автоматизированный учет проведенных регистрационных действий в регистрационном подразделении.

Документы, послужившие основанием для регистрации, внесения изменений в регистрационные документы, снятия с учета транспортных средств, выдачи или замены регистрационных знаков и свидетельств о регистрации, нумеруются и подшиваются в отдельные дела в очередности, соответствующей записям в книге учета регистрации транспортных средств, и хранятся в течение трех лет.

Возможные ошибки при регистрации и учете транспортных средств, снятии с учета, внесении изменений в регистрационные документы исправляются по требованию собственников транспортных средств либо по инициативе регистрационного подразделения с уведомлением об этом собственника транспортного средства без взимания сборов.

ВОПРОС 3. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Осмотр автомобиля и его маркировочных данных следует начинать после изучения документов на автомобиль. В первую очередь устанавливается соответствие марки и модели осматриваемого автомобиля тем, которые указаны в предоставленных документах. Обращается внимание на соответствие кузовных деталей, бамперов, колес, двигателя и других элементов автомобиля его модели. По справочной информации устанавливается место, где должна быть нанесена маркировка и где она нанесена фактически.

Далее устанавливается год выпуска автомобиля. За основу принимаются показатели, содержащиеся в документах и маркировочных данных автомобиля. При этом необходимо учитывать следующее:

- расположение знака (буквы или цифры), обозначающего дату выпуска, различно в маркировочных обозначениях разных марок автомашин;
- большинство производителей в четвертом квартале каждого текущего года в идентификационном номере наносят буквенное обозначение следующего модельного года.

Затем определяется цвет лакокрасочного покрытия (ЛКП), обращается внимание на перекраску автомобиля или ремонтную подкраску. Если есть признаки полной перекраски автомобиля (наличие

эмали или грунта на деталях тормозной системы, двигателя, рулевого управления, ходовой части, деталях отделки и т.д.), следует установить цвет автомобиля до перекраски.

Следует также учитывать зависимость внешнего вида автомобиля от срока его эксплуатации. При длительной эксплуатации лакокрасочное покрытие автомобиля стареет, становится матовым со значительным количеством микротрещин и царапин. Продукты атмосферной коррозии первоначально появляются в местах соединения панелей и других деталей, происходит «вздутие» ЛКП вплоть до образования сквозных отверстий.

ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР АВТОМОБИЛЯ

Идентификация транспортных средств (автомобилей, прицепов, мотоциклов и мопедов) в настоящее время регламентируется тремя международными стандартами:

- ISO 3780-1983 (E) «Транспорт дорожный. Международный идентификационный код (WMI) для изготовителей»;
- ISO 3779-1983 (F) «Дорожные машины – опознавательный номер машин (VIN) – Содержание и структура»;
- ISO 4030, «Дорожные машины – Опознавательный номер машин (VIN) – Размещение и установка».

Идентификационный номер автомобиля (VIN) является специальной комбинацией отдельных знаков, которая присваивается изготовителем (конструктором) своему автомобилю в целях идентификации, и состоит из семнадцати знаков. Идентификационный номер автомобиля содержит три обязательные для всех изготовителей части:

- номер мирового производителя (WMI);
- часть описывающая, (характеризующая) транспортное средство (VDS);
- часть различающаяся (VIS).

Номер мирового производителя (WMI) является первой частью идентификационного номера автомобиля (VIN) и в соответствии с нормами ISO состоит из трех знаков. Данный номер присваивается или закрепляется за определенным изготовителем транспортных средств и позволяет определить страну и концерн-изготовитель (конструктор) автомобиля.

Первым знаком может быть как буква, так и цифра, которая обозначает какую-либо определенную географическую область. Вторым знаком представлен или буквой или цифрой, которая обозначает страну в определенной географической области. Комбинацию первого и второго знаков устанавливает для каждой определенной страны Международная организация. Третий знак также может быть как буквой, так и цифрой, которая выбирается (определяется) для производителя Национальной

организацией. Только лишь совокупность первого, второго и третьего знаков обеспечивает однозначную идентификацию производителя автомобилей. Цифра «9» в качестве третьего знака может использоваться Национальными организациями только в том случае, когда нужно характеризовать производителя, который выпускает менее 500 автомобилей в год.

Часть, описывающая основные характеристики автомобиля (VDS), является вторым составным элементом идентификационного номера автомобиля и состоит из 6 знаков. В том случае, если производитель не использует всю шестизначную символику для характеристики автомобиля, то он должен заполнять эти «пустоты» либо буквами, либо цифрами, не несущими никакой информации, то есть так называемые знаки-заполнители. Изготовитель имеет право делать это по своему выбору и на свое усмотрение. Знаки и их порядок определяются самим изготовителем.

Различающая часть автомобиля (VIS) является последним составляющим элементом идентификационного номера автомобиля и состоит из 8 знаков, причем последние четыре знака обязательно должны быть цифрами. Этот элемент идентификационного номера автомобиля представляет собой совокупность знаков, которую присваивает сам изготовитель для того, чтобы можно было отличить данный конкретный автомобиль от всех остальных автомобилей. За неповторимость (единичность) VIN отвечает изготовитель – физическое или юридическое лицо, под руководством которого автомобиль был собран в единое целое, готовое к использованию.

Разделительный знак - это символ (знак), который наносится для того, чтобы разделять части идентификационного номера автомобиля или отмечать его границы (начало и конец). Право выбора разделительного знака предоставляется самому изготовителю с одним лишь условием, что разделительный знак должен быть таким, чтобы его нельзя было спутать с арабскими цифрами или буквами латинского алфавита.

Совокупность всех трех частей VIN обеспечивает единственность и неповторимость VIN для всех выпущенных автомобилей изготовителем в течение 30 лет.

В идентификационном номере автомобиля должны использоваться только следующие арабские цифры и заглавные латинские буквы:

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 / A B C D E F G H J K L M N P R S T U V W X Y Z
(в VIN не используются буквы I, O и Q).

Если идентификационный номер автомобиля указывается в каких-либо документах, то он должен быть выполнен в одну строчку и в сплошную линию, т.е. без пробелов. В документах знаки-разделители не указываются.

Если идентификационный номер указывается на автомобиле или на заводской табличке, то он должен приводиться либо в одну строчку, либо в две строчки и также без пробелов. При этом знаки самих частей идентификационного номера (например, наименование производителя, разделяющая или описывающая часть автомобиля) не должны переноситься на вторую строчку, т.е. знаки частей номера нельзя разделять.

Идентификационные номера наносятся, как правило, ударным автоматическим или полуавтоматическим способом в одну строку в доступных местах с правой стороны или по центру передней части автомобиля (моторный отсек), в салоне автомобиля на днище, стойке или лонжероне кузова у переднего пассажирского сиденья или на раме автомобиля или на другом месте, заменяющем раму. На отдельных марках автомобилей предусмотрены специальные площадки.

Исполнение определенного типа шрифтов или их сочетания и разделительных знаков, способ нанесения (ударный, лазер, микрофрезерование) также индивидуально для каждого изготовителя и зависит от модели и года выпуска автомобиля.

Идентификация транспортных средств, произведенных в СССР, регламентировалась отраслевым стандартом ГОСТ 37.001.269-83, который допускал большую вариантность маркировок и не содержал вышеописанного понятия «идентификационный номер автомобиля».

На всех автомобилях и прицепах, на достаточно доступном месте, имеются хорошо считываемые и надежно закрепленные заводские таблички и наклейки.

На отдельных моделях автомобилей может находиться несколько заводских табличек. Данные таблички устанавливаются как предприятием-изготовителем, так и сервисным центром, осуществляющим предпродажную подготовку автомобилей. Таблички изготавливаются из стальных и алюминиевых сплавов, полимерных материалов и крепятся к деталям автомобиля посредством заклепок односторонней клепки (слайд), самонарезающих винтов, клея, специальных гвоздей и болтов. Содержание заводских табличек индивидуально для каждого изготовителя, марки и модели транспортного средства и изложено в описании конкретных марок и моделей автомобилей.

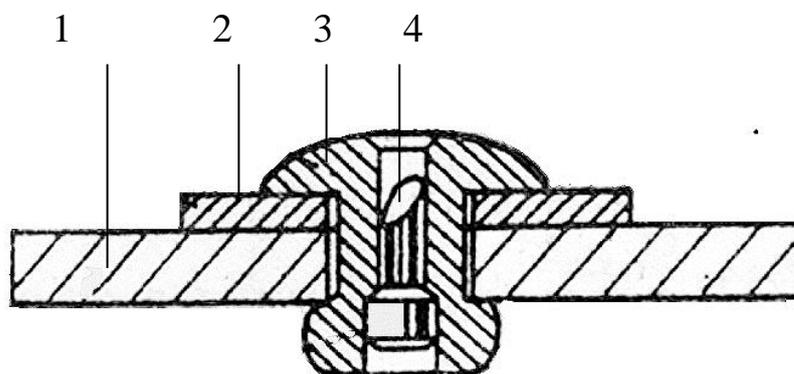


Рисунок 1. Схема установки заводской таблички посредством заклепки односторонней клепки.

1 – панель кузова, 2 – заводская табличка, 3 – корпус заклепки, 4 – стержень.

При осмотре заводской таблички необходимо обращать внимание на места крепления заводских табличек, на их форму и содержание, на способ крепления и другие особенности в зависимости от модели и года выпуска автомобиля. В зависимости от нанесенных на двигателе маркировок осмотру и сравнению подлежат обозначения модели двигателя (блока), выполненные в отливке, набитые на маркировочной площадке и содержащиеся в документах. При этом учитывается соответствие установленного двигателя (блока) модели (модификации) автомобиля. Осмотр номера двигателя начинается с осмотра маркировочной площадки. Затем сравнивается год выпуска двигателя и его номер.

МЕСТА РАЗМЕЩЕНИЯ ИДЕНТИФИКАЦИОННОГО НОМЕРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (VIN) И МАРКИРОВОЧНЫХ ТАБЛИЧЕК НА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ



Марка автомобиля	Размещение идентификационного номера автомобиля (VIN)	Размещение маркировочной таблички	Марка автомобиля	Размещение идентификационного номера автомобиля (VIN)	Размещение маркировочной таблички
Alfa Romeo	2, 3, 4, 5	1, 3, 8	Land Rover	4, 9, 10	1, 4, 6, 14
Audi	4	1, 2, 3, 4	Mazda	4, 5	1, 4
Austin / Rover	3, 4	1, 6	Mercedes	4, 5, 7, 9, 10	1, 4, 6, 14
BMW	3, 4	1, 2, 3	Mitsubishi	4, 9, 11	1, 4
Citroen	2, 4	1, 3, 4, 8	Nissan	4, 11	1, 4
Chrysler / Geep	2, 3, 4, 7, 9	1, 2, 4, 5	Opel	1, 5, 9, 11	1, 3, 6
Dazwoo	4, 5	1, 4	Peugeot	2, 4, 8, 9	1, 3, 8
Daihatsu	4, 5	2, 4, 5	Porsche	4, 9	2, 4, 6
Dodge	9	6	Renault	2, 3, 4, 8, 9	1, 3, 4, 6
Fiat	2, 3, 5, 8	1, 2, 3, 8	Saab	4, 8, 9	1, 2, 4
Ford	4, 5, 9	1, 4, 6, 14	Seat	3, 4, 9	2, 4, 13
Honda	4, 9	1, 4	Skoda	3, 4, 9	1, 3, 12, 13
Hundai	4	1, 4	Subaru	4	3, 4
Izuzu	11	4	Suzuki	2, 4, 10	1, 4
Jaguar	8, 9	1, 6, 14	Toyota	4, 9, 10	4
KIA	4	4	VW	4, 7	1, 2, 3, 4, 6, 13
Lada	3, 4	4	Volvo	4, 6, 9	1, 2, 4, 12

В процессе эксплуатации автомобиля на поверхность маркировочной площадки попадают грязь и эксплуатационные материалы. Площадку следует промыть растворителем (бензин, керосин и т.п.), а при наличии окисной пленки на чугунных блоках - протереть площадку тампоном, смоченным кислотными составами (для удаления ржавчины). Применение кислотосодержащих растворов (10-20 %-ный водный раствор смеси соляной и щавелевой кислот в равных соотношениях) требует определенных мер предосторожности, включая защиту рук и последующую промывку площадки. Зачистка маркировочной площадки механическим путем с применением твердых предметов и абразивов недопустима, поскольку такой прием приводит к изменению «фактуры» поверхности маркировочной площадки, что является одним из признаков изменения маркировки.

ВОПРОС 4. СПОСОБЫ ИЗМЕНЕНИЯ ИЛИ УНИЧТОЖЕНИЯ ИДЕНТИФИКАЦИОННЫХ НОМЕРОВ АВТОМОБИЛЕЙ И ИХ ПРИЗНАКИ

Под изменением идентификационных маркировок автомобиля, в криминальном плане, понимается замена маркировок, нанесенных изготовителем – другими, с целью выдачи одного автомобиля за другой.

В практике встречаются следующие способы изменения маркировки:

1. Установка (клеевое соединение, посредством сварки) металлического фрагмента (пластины) со знаками вторичной маркировки на участок панели с первичным идентификационным номером.

2. Забивание знаков первичной идентификационной маркировки с последующей термической и слесарной обработкой (проковывание и выравнивание) участка панели с целью уничтожения следов начертания знаков. Нанесение посредством сварки или электролитических осадений слоя металла толщиной 1-3 мм, с последующей слесарной обработкой созданной рабочей панели (участка панели). На полученной панели с помощью клейм или резцов наносятся необходимые знаки вторичной идентификационной маркировки.

3. На участок панели в зоне расположения одного или нескольких знаков первичной идентификационной маркировки наносится слой пластичного вещества или легкоплавкого металла, после чего производится слесарная обработка с целью выравнивания вновь созданной рабочей поверхности панели. На полученной поверхности с помощью клейм или резцов наносятся необходимые знаки вторичной идентификационной маркировки.

4. В зоне расположения знаков первичной идентификационной маркировки наносятся (с помощью клейм или резцов) необходимые знаки вторичной идентификационной маркировки или недостающие рельефные элементы. Лишние рельефные элементы знаков забиваются (зачеканиваются) или заполняются пластичным веществом (шпатлевка, «холодная сварка», легкоплавкий металл) с последующей слесарной обработкой, шпатлеванием (при необходимости) и с окрашиванием панели.

5. На участке лицевой поверхности панели, в зоне расположения одного или нескольких знаков, производится срезание (снятие) слоя металла (0,6 – 2,0 мм в зависимости от толщины панели) с последующей слесарной обработкой и шпаклевкой. На полученной поверхности панели с помощью клейм или резцов наносятся необходимые знаки вторичной идентификационной маркировки.

6. Демонтаж маркируемой панели и установка вместо них ремонтного комплекта без маркировки (имитации следов ремонтных работ, выполненных якобы для восстановления кузова после повреждений в результате дорожно-транспортного происшествия) или установка панели с автомобиля-донора.

7. Демонтаж знаков 6 или 9 идентификационной маркировки и их обратная установка с поворотом на 180 градусов. Вырезание фрагмента панели с первичной идентификационной маркировкой или отдельных знаков с последующей установкой, соответственно, фрагментов или знаков вторичной идентификационной маркировки с автомобиля-донора.

8. Имитации якобы произведенного ранее экспертного исследования или осмотра и неквалифицированных действий сотрудников ГАИ.

9. Ускорение коррозионного процесса в зоне расположения знаков вторичной идентификационной маркировки и т.д.

Признаки изменения или уничтожения первоначальной идентификационной маркировки:

- технология нанесения лакокрасочного покрытия не соответствует используемой на предприятии-изготовителе;

- изменение толщины маркируемой панели в месте расположения идентификационного номера;

- несоответствие знаков идентификационного номера на лицевой поверхности панели зеркальному отображению знаков с обратной поверхности;

- различие внешнего вида лакокрасочного покрытия в месте расположения идентификационного номера с контрольными участками;

- различия внешнего вида поверхности (лицевая, обратная) металла панели в месте расположения идентификационного номера с контрольными участками;

- наличие веществ или материалов, не используемых на предприятии-изготовителе;
- различия знаков исследуемого идентификационного номера по форме, конфигурации, размерным характеристикам, а также по способу нанесения знаков со знаками, выполненными по технологии маркирования транспортных средств, используемых на предприятии-изготовителе;
- отсутствие следов деформации на деталях кузова прилегающих маркируемой панели (при имитации ДТП или т.п.);
- наличие швов, не предусмотренных конструкцией кузова и не используемых на предприятии-изготовителе;
- наличие в месте соединения панелей дополнительных слоев лакокрасочного покрытия и следов демонтажа оригинальной панели.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Регистрация транспортных средств. Общие положения.
2. Внесение изменений и снятие с учета транспортных средств.
3. Идентификация транспортных средств.
4. Способы изменения или уничтожения идентификационных номеров автомобилей и их признаки.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. Уголовный кодекс Республики Беларусь: принят Палатой представителей Национального собрания 2 июня 1999г.; одобрен Советом Респ. Беларусь 24 июня 1999г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

2. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21.04.2003 г. N 194-3 (в ред. от 10.01.2015 N 243-3) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

3. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 20.12.2006 г. № 194-3 (в ред. от 10.01.2015 N 243-3) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

4. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 г. № 313-3 (ред. от 11.07.2014 №176-3) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Об утверждении Положения о государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1849(в ред. постановления Совета Министров Республики Беларусь от 26.02.2014 №166) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.

Дополнительная литература:
Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для
сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема № 25 «Выдача, обмен водительских удостоверений на право
управления транспортными средствами»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 3

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Проверка водительских документов относится к важнейшему средству предупреждения и пресечения таких распространенных правонарушений, как неправомерная эксплуатация транспортных средств и установленного на них специального оборудования, использование поддельных документов и похищенного транспорта, нарушение правил перевозки грузов, пассажиров и т.д.

Не смотря на принципиальное сходство важнейших стандартов, действующих в области дорожного движения в Республике Беларусь и в странах, подписавших Венскую конвенцию о дорожном движении, зарубежные нормативные акты, регламентирующие указанную сферу, во многих отношениях специфичны и могут вступать в законную силу вне рамок указанной конвенции. Поэтому сотрудники Госавтоинспекции при несении службы должны ориентироваться в наиболее распространенных иностранных водительских, регистрационных и путевых документах, уметь проверять подлинность и правомерность их использования на территории Республики Беларусь.

ВОПРОС 1. ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ. КАТЕГОРИИ И ПОДКАТЕГОРИИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

Согласно действующего законодательства Республики Беларусь действующего в области обеспечения безопасности дорожного движения, к документам, предоставляющим право управления транспортными средствами относятся:

- водительское удостоверение;
- удостоверение тракториста-машиниста;
- временное разрешение.

В соответствии с Законом «О дорожном движении», водительское удостоверение – это документ, подтверждающий право управления механическим транспортным средством или самоходной машиной соответствующей категории.

В Республике Беларусь выдаются:

- водительское удостоверение на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом;
- водительское удостоверение на право управления колесным трактором, самоходной машиной (удостоверение тракториста-машиниста).

В отличие от ранее выпускавшихся удостоверений, номера новых документов включают в себя код региона, серию удостоверения – две буквы и порядковый шестизначный номер. При получении водительского удостоверения напротив графы, соответствующей определенной категории, проставляется разрешающая отметка. Срок действия выдаваемых в Республике Беларусь водительских удостоверений составляет десять лет. Если же водительские удостоверения были выданы до 1 февраля 2011 года, в этом случае они сохраняют свое действие в течение срока, на который они были выданы.

Водители тракторов, дорожно-строительных и сельскохозяйственных машин должны предъявлять удостоверение тракториста-машиниста соответствующей категории, выданное инспекцией Гостехнадзора.

В случае изъятия водительского удостоверения у водителя, временное разрешение выполняет роль «самостоятельного» документа, представляющего право управления транспортным средством сроком на 30 суток, что подтверждается наличием записи в графе «Дата нарушения (изъятия водительского удостоверения)». При этом временное разрешение предъявляется только совместно каким-либо документом, удостоверяющим личность. В необходимых случаях срок действия временного разрешения может быть продлен до двух месяцев, в случае

разбирательства по ДТП, обращению с заявлением граждан и т.д. При этом отметка о продлении заверяется печатью. Если срок действия временного разрешения истек, то оно считается недействительным и, так же как водительское удостоверение, подлежит изъятию и приобщению к протоколу по факту правонарушения.

Сотрудниками при несении службы, в процессе проверки водительского удостоверения его категория сопоставляется с категорией транспортного средства, которым управляет водитель. Поскольку обучение водителей может осуществляться еще до достижения ими возраста, установленного для получения права управления определенными категориями транспортных средств, необходимо также следить за соблюдением данными лицами возрастного ценза.

Лица, которые временно пребывают или временно проживают в Республике Беларусь, имеют право управлять механическими транспортными средствами, самоходными машинами на территории Республики Беларусь при наличии у них действительного водительского удостоверения, выданного иностранным государством, соответствующего требованиям Конвенции о дорожном движении либо действительного водительского удостоверения, выданного иностранным государством и составленного на одном из государственных языков Республики Беларусь или сопровождаемого заверенным в установленном порядке переводом текста водительского удостоверения на один из государственных языков Республики Беларусь.

Лица, переехавшие на постоянное жительство в Республику Беларусь и имеющие действительное водительское удостоверение, выданное иностранным государством, считаются не имеет права управления механическим транспортным средством или самоходной машиной на территории Республики Беларусь по истечении 90 дней с даты выдачи ему паспорта гражданина Республики Беларусь или вида на жительство, до момента получения им водительского удостоверения на территории Республики Беларусь.

В соответствии со статьей 24 Закона «О дорожном движении» на территории Республики Беларусь, экзаменационными или регистрационно-экзаменационными подразделениями ГАИ выдаются водительские удостоверения на управление механическими транспортными средствами, а также составами транспортных средств, за исключением тракторов и самоходных машин, которые подразделяются на категории и подкатегории, обозначаемые прописными буквами латинского алфавита и арабской цифрой – «АМ», «А», «А1», «В», «С», «D», «BE», «CE», «DE», «F», «I»:

- категория «АМ» - мопеды;
- категория «А» - мотоциклы;

- подкатегория «А1» - мотоциклы с рабочим объемом двигателя, не превышающим 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не более 11 киловатт (легкие мотоциклы);

- категория «В» - автомобили, технически допустимая общая масса которых до 3500 килограммов, а число мест для сидения, помимо сиденья водителя, не превышает восьми. К данной категории транспортных средств также относятся:

1. Автомобиль категории «В» в составе с прицепом масса которого не превышает 750 килограммов.

2. Автомобиль категории «В» с прицепом, масса которого превышает более 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, а их общая масса (автомобиля и прицепа) суммарно не превышает 3500 килограммов.

- категория «С» - автомобиль, за исключением относящихся к категории «D», технически допустимая общая масса которого превышает 3500 килограммов, а также автомобиль категории «С», сцепленный с прицепом, масса которого не превышает 750 килограммов;

- категория «D» - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми мест для сидения, кроме сиденья водителя, а также автомобиль категории «D», сцепленный с прицепом, масса которого не превышает 750 килограммов;

- категория «BE» - автомобиль категории «В», сцепленный с прицепом, масса которого превышает 750 килограммов, к тому же превышает массу автомобиля без нагрузки, а также автомобиль категории «В», сцепленный с прицепом, масса которого превышает 750 килограммов, к тому же их общая масса, суммарно превышает 3500 килограммов;

- категория «CE» - автомобиль категории «С», сцепленный с прицепом, масса которого превышает 750 килограммов;

- категория «DE» - автомобиль категории «D», сцепленный с прицепом, масса которого превышает 750 килограммов;

категория «F» - трамваи;

категория «I» - троллейбусы.

Для возможности управления колесными тракторами и самоходными машинами подразделения Гостехнадзора выдают водительские удостоверения, которые подразделяются на категории, обозначаемые прописными буквами латинского алфавита:

- категория «А» - колесные тракторы с двигателем мощностью до 80 киловатт;

- категория «В» - колесные тракторы с двигателем мощностью свыше 80 киловатт;

- категория «С» - гусеничные тракторы всех типов и бульдозеры на их базе;
- категория «D» - самоходные машины сельскохозяйственного назначения;
- категория «Е» - дорожно-строительные и иные самоходные машины;
- категория «F» - одноковшовые экскаваторы с вместимостью ковша до одного кубического метра, специализированные погрузчики.

ВОПРОС 2. ОСНОВАНИЯ ВЫДАЧИ И ОБМЕНА ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ, И ТАЛОНА К ВОДИТЕЛЬСКОМУ УДОСТОВЕРЕНИЮ

Основанием для выдачи водительского удостоверения, является наличие у лица медицинской справки о состоянии здоровья, подтверждающей годность к управлению механическими транспортными средствами или самоходными машинами, свидетельства прохождения подготовки (переподготовки) в учебной организации, а также соответствующего возраста и успешной сдачи экзаменов на получение права управления транспортным средством соответствующей категории.

Документом, подтверждающим прохождение подготовки, является свидетельство установленного образца, в том числе свидетельство об окончании обучения в учебной организации, расположенной на территории государств - участников СНГ, заверенное подписью и печатью должностного лица соответствующего компетентного органа.

В случаях, когда в силу сложившихся обстоятельств лицо не имеет возможности посещать занятия в учебных организациях (отсутствие свободного времени в связи с полной занятостью на работе, уходом за лицами, нуждающимися в постоянной посторонней помощи, и тому подобное), а наличие права управления транспортным средством крайне необходимо, допуск к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категории «В» в порядке самоподготовки осуществляется после предварительной проверки экзаменационным подразделением знаний Правил дорожного движения, и навыков управления транспортными средствами на основании заключений управлений ГАИ, утвержденных начальником управления ГАИ МВД Республики Беларусь либо его заместителями.

Лицо может быть допущено также к сдаче экзаменов без подготовки в учебной организации в случае:

- наличия водительского удостоверения высшей категории, которое желает получить удостоверение для управления транспортными

средствами низшей категории. В этих случаях необходимо только сдать практический экзамен;

- наличия удостоверения тракториста-машиниста для управления троллейбусом, трамваем, колесным трактором, а также на право управления транспортными средствами категорий «А» и «В». В этих случаях сдаются как теоретический, так и практический экзамены.

Если лицо желает получить водительское удостоверение на право управления мопедом, в этом случае ему необходимо сдать только теоретический экзамен, а для управления транспортным средством подкатегории «А1», как теоретический, так и практический экзамены.

После завершения обучения в учреждении, обеспечивающем получение высшего или среднего специального образования, в которых предусмотрено изучение устройства и правил эксплуатации автомобилей, лицо может получить водительское удостоверение категорий «А» и «В», после успешной сдачи теоретического и практического экзаменов.

Лица, желающие получить водительское удостоверение на право управления транспортными средствами категорий «А», «В», или «С», окончившие учреждения, обеспечивающие получение высшего или среднего специального образования по автомобильным специальностям, и теоретический, и практический экзамены.

Лица, подготовившиеся самостоятельно к сдаче экзаменов и не сдавшие теоретический или практический экзамен три раза, в дальнейшем к экзаменам в экзаменационных подразделениях допускаются после прохождения обучения по соответствующим программам подготовки водителей транспортных средств. В случае успешной сдачи экзаменов ему предоставляется право управления таким механическим транспортным средством, самоходной машиной и выдается водительское удостоверение.

Водительское удостоверение и талон к водительскому удостоверению выдаются:

- на право управления транспортными средствами, относящимися к категориям «АМ», «F», «I», - лицам, сдавшим теоретический экзамен;

- на право управления транспортными средствами, относящимися к категориям «А», «В», «С», подкатегории «А1», - лицам, сдавшим так теоретический, так и практический экзамены;

- в случае прохождения переподготовки для управления транспортными средствами, относящимися к категориям «С», «D», «BE», «CE» и «DE», - лицам, сдавшим практический экзамен.

Водительские удостоверения на право управления транспортными средствами, относящимися к категориям «BE», «CE» и «DE», выдаются только при наличии категорий «В», «С» и «D» соответственно. В этом случае практический экзамен сдается на составах транспортных средств с тягачами, которые относятся к категории «CE» или «DE».

При открытии в водительском удостоверении только категории «ВЕ», практический экзамен принимается на составах транспортных средств с тягачом, относящимся к категории «В».

Обмен водительского удостоверения и талона к нему может производиться в следующих случаях:

- перемены фамилии, собственного имени и отчества;
- установления неточностей в записях;
- непригодности для дальнейшего пользования;
- истечения срока действия;
- по желанию владельца.

Водительское удостоверение и талон к водительскому удостоверению подлежат обязательному обмену в случае необходимости внесения в них специальной пометки, подтверждающую их действительность. При выдаче нового талона к водительскому удостоверению, в том числе взамен утраченного или похищенного, в него переносятся все сведения о ранее совершенных нарушениях ПДД, которые имеют повторность или влекут уголовную ответственность. Талон к водительскому удостоверению подлежит обязательному обмену, если в нем отсутствуют свободные графы для внесения сведений о нарушениях ПДД.

Не подлежат обмену водительские удостоверения, выданные компетентными органами иностранных государств, если их владельцы временно пребывают или временно проживают в Республике Беларусь. После получения паспорта гражданина Республики Беларусь или вида на жительство действительное водительское удостоверение, выданное иностранным государством, подлежит обмену в течении 90 суток.

В случае утраты или хищения водительского удостоверения Республики Беларусь, а также водительского удостоверения образца МВД СССР, взамен им выдается временное разрешение, которое действительно в течение одного месяца со дня выдачи, а затем выдается новое водительское удостоверение и талон к нему. Ранее этого срока новое водительское удостоверение и талон к нему выдаются на основании мотивированного заявления. Решение о досрочной выдаче принимается начальником экзаменационного подразделения, а также должностными лицами управлений ГАИ, в обязанности которых входит контроль за деятельностью экзаменационного подразделения.

Новое водительское удостоверение и талон к нему взамен утраченного водительского удостоверения, выданного иностранным государством, не выдаются.

ВОПРОС 3. ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ И ТАЛОНА К ВОДИТЕЛЬСКОМУ УДОСТОВЕРЕНИЮ

Выдачу водительского удостоверения и талона к нему прием теоретического и практического квалификационных экзаменов осуществляют экзаменационные, регистрационно-экзаменационные подразделения ГАИ МВД Республики Беларусь по месту жительства физических лиц либо по месту их пребывания в случаях, когда в соответствии с законодательством они обязаны быть зарегистрированы по месту пребывания, а также экзаменационные подразделения, в зоне обслуживания которых находятся учебные организации, проводившие подготовку или переподготовку водителей механических транспортных средств.

Обмен водительского удостоверения и талона к нему, выдача временного разрешения в случае его утраты или хищения, а также выдача нового взамен утраченного либо похищенного (дубликат водительского удостоверения) осуществляются экзаменационными подразделениями вне зависимости от места регистрации граждан Республики Беларусь на территории Республики Беларусь на основании их заявлений.

Военнослужащим срочной службы, курсантам учреждений образования, осуществляющих подготовку кадров по специальностям военного профиля, а также лицам, направленным на учебу военными комиссариатами, разрешается сдача экзаменов и выдача водительского удостоверения по месту их обучения либо по месту расположения воинской части.

Начальнику экзаменационного подразделения _____

Я, _____

(фамилия, собственное имя, отчество на русском языке)

Я, _____

(фамилия, собственное имя, отчество на белорусском языке)

число, месяц, год рождения _____

место рождения _____

(государство, край, область, город на русском и белорусском языках)

зарегистрирован(а) _____

паспорт (иной документ) серии _____ N _____

выдан _____

(дата выдачи, наименование государственного органа, его выдавшего)

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу выдать, заменить водительское удостоверение, талон к
водительскому удостоверению, выдать дубликат водительского удостоверения,
талона к водительскому удостоверению (ненужное зачеркнуть) в связи с

Водительское удостоверение категории _____ серии _____ N _____

выдано _____ 20__ г. _____

(наименование органа, его выдавшего)

Прилагаются следующие документы:

1. Свидетельство о прохождении подготовки (переподготовки) водителя механического транспортного средства серии _____ N _____
2. Медицинская справка о состоянии здоровья N _____ выдана медицинской водительской комиссией _____
(название организации здравоохранения)
Дата освидетельствования _____ 20__ г.
Срок действия до _____ 20__ г.
3. Документы, подтверждающие внесение платы, на сумму _____
4. Иные _____

_____ 20__ г. Подпись заявителя _____

Рисунок 1. Форма заявления на выдачу водительского удостоверения.

При обращении в экзаменационное подразделение за выдачей или обменом водительского удостоверения и талона к нему, физическое лицо представляет заявление (рисунок 1), а также необходимые документы, в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 26 апреля 2010 г. N 200 «Об административных процедурах, осуществляемых государственными органами и иными организациями по заявлениям граждан».

При выдаче, водительское удостоверение и талон к нему заполняются на русском языке. Однако по желанию данные документы могут быть заполнены и на белорусском языке. В водительское удостоверение в обязательном порядке буквами латинского алфавита дополнительно вносятся фамилия и собственное имя владельца, место его рождения, а также место выдачи удостоверения.

Когда выдается водительское удостоверение и талон лицу, не достигшему установленного возраста, в нем проставляется дата, с которой предоставляется право управления транспортным средством выдаваемой категории.

Если в представленной медицинской справке о состоянии здоровья, подтверждающей годность к управлению транспортным средством, установлены ограничения на право управления транспортными средствами каких-либо отдельных категорий, то в водительском удостоверении разрешающие отметки не проставляются. Проставление разрешающих отметок осуществляется без сдачи экзаменов после предъявления медицинской справки о состоянии здоровья, подтверждающей годность к управлению такими транспортными средствами.

При выдаче водительского удостоверения лицам, срок проведения обязательного медицинского переосвидетельствования которым сокращен, либо лицам, имеющим по состоянию здоровья ограничения, в водительское удостоверение вносится пиктограмма кодирования

Рисунок 3. Книга протоколов выдачи водительских удостоверений.

ВОПРОС 4. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ И ПРЕКРАЩЕНИЕ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

В соответствии со статьей 25 «Закона о дорожном движении», установлены возрастные условия получения права управления механическим транспортным средством или самоходной машиной, а именно лицо, достигшее:

- шестнадцатилетнего возраста, может получить право управления механическим транспортным средством (за исключением колесного трактора) категории «АМ» и подкатегории «А1»

- семнадцатилетнего возраста, может управлять колесным трактором и самоходной машиной категорий «А» или «С»

- восемнадцатилетнего возраста, механическим транспортным средством (за исключением колесного трактора) категорий «А», «В» и «С» или колесным трактором и самоходной машиной категорий «В», «D», «Е» и «F»

- двадцати одного года, может получить право управления механическим транспортным средством категорий «D», «F» и «I», а также составами транспортных средств категорий «BE», «CE» и «DE».

В статье 26 Закона указано, что лицо, допущенное по медицинским показаниям к управлению механическим транспортным средством или самоходной машиной, после прохождения в установленном порядке подготовки, переподготовки водителей может быть допущено к сдаче квалификационных экзаменов на право управления, а для управления МТС категории «АМ» и подкатегории «А1» - без прохождения подготовки такой подготовки.

В случае лишения водителя права управления механическим транспортным средством или самоходной машиной за управление в состоянии опьянения, либо за передачу управления такому лицу или отказ подачи сотрудником ОВД сигнала об остановке транспортного средства, либо после совершения ДТП, участником которого он является до прохождения освидетельствования, это лицо должно сдать квалификационные экзамены на право управления, после окончания срока лишения такого права. Они также должны пройти обязательное медицинское переосвидетельствование перед восстановлением такого права, но не ранее чем за один месяц до истечения срока лишения.

Право управления велосипедом и гужевым транспортным средством имеют лица достигшие 14-летнего возраста.

В статье 27 «Закона о дорожном движении» указано, что лицо считается не имеющим права управления механическим транспортным средством с момента:

- истечения срока действия водительского удостоверения - до его обмена;

- истечения срока в 90 дней для иностранных граждан и лиц без гражданства - до его получения;

- отказа водителя МТС от медицинского переосвидетельствования - до его прохождения;

- в случае лишения - на срок лишения до получения права управления МТС;

- выдачи выписки из медицинских документов, подтверждающей наличие заболевания или противопоказания, препятствующих управлению;

- вступления в законную силу вынесенного судом определения о временном ограничении права должника на управление.

Обязательное медицинское переосвидетельствование проводится в следующие сроки:

- водителей, выполняющих перевозки пассажиров, - через каждые три года, а достигших пятидесятилетнего возраста, - ежегодно;

- водителей МТС, достигших шестидесятилетнего возраста, и водителей - инвалидов I и II группы - через каждые два года;

- других водителей, за исключением выполняющих перевозку опасных грузов, - через каждые пять лет.

При наличии медицинских показаний, срок проведения обязательного медицинского переосвидетельствования может быть сокращен, но не менее чем до одного года. Досрочное направление водителей на обязательное медицинское переосвидетельствование с указанием его причины может быть инициировано:

- органом внутренних дел, а также нанимателем, у которого водитель работает по найму, - при проявлении признаков заболевания;

- организацией здравоохранения - при выявлении у водителя заболевания, которое препятствует управлению МТС.

Перечень заболеваний и противопоказаний, препятствующих управлению механическими транспортными средствами определены в Постановлении Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 28.04.2008 №78, к ним относятся:

- заболевания глаза и его придаточного аппарата;

- заболевания уха, сосцевидного отростка, горла, гортани, трахеи;

- хирургические заболевания;

- заболевания внутренних органов;
- заболевания нервной системы, психические расстройства и расстройства поведения;
- заболевания женской половой сферы и физиологические состояния.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

К семинарскому занятию повторить вопросы:

1. Водительское удостоверение. Категории и подкатегории механических транспортных средств.
2. Основания выдачи и обмена водительского удостоверения, и талона к водительскому удостоверению.
3. Порядок оформления водительского удостоверения и талона к водительскому удостоверению.
4. Предоставление и прекращение права управления транспортным средством.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05 января 2008 г. № 313-З (ред. от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.
2. Об утверждении Положения о порядке выдачи водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом, талона к водительскому удостоверению и их обмена: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 04 апреля 2011 №441 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.
3. Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 г. №155 (в ред. от 30.12.2014 №1263).

Основная литература:

Об утверждении Инструкции о порядке приема квалификационных экзаменов на право управления механическим транспортным средством (за исключением колесного трактора): постановление МВД Республики Беларусь от 22 февраля 2011 г. № 67 (в ред. постановления МВД Республики Беларусь от 27.06.2013 №278) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

Дополнительная литература:

1. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

2. СТБ 2191.1-2001. Услуги по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей механических транспортных средств. Часть 1.

3. СТБ 2191.2-2011. Услуги по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей механических транспортных средств. Часть 2.

СТБ 1567-2005. Средство транспортное учебное механическое. Требования к дополнительному оборудованию и методы проверки.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №28

«Контроль технического состояния транспортных средств»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 2

Разработчик:
преподаватель кафедры
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ (в соответствии с расчетом времени)

ВОПРОС 1. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Подразделения технического надзора Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь (далее - подразделения технического надзора) осуществляют контроль за обеспечением безопасности дорожного движения при определении требований к конструкции транспортных средств, подлежащих регистрации в ГАИ, принадлежностей к ним, запасных частей и предметов дополнительного оборудования и техническим состоянием транспортных средств, участвующих в дорожном движении, а также определяют порядок согласования переоборудования транспортных средств, зарегистрированных в ГАИ.

Контроль за соответствием конструкции транспортных средств требованиям технических нормативных правовых актов при их разработке, постановке на производство, переоборудовании и регистрации осуществляется в соответствии с перечнем продукции, услуг, персонала и иных объектов оценки соответствия, подлежащих обязательному подтверждению соответствия в Республике Беларусь, утвержденным постановлением Комитета по стандартизации, метрологии и сертификации при Совете Министров Республики Беларусь от 30 июля 2004 г. N 35, Правилами государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. N 1849 (далее - Правила регистрации), руководящим документом Республики Беларусь 03180.47-98 «Согласование технических условий с органами государственного надзора».

Контроль на указанных стадиях осуществляется как при создании новых транспортных средств отечественного производства, так и при их переоборудовании, если оно связано с изменением: габаритов и весовых параметров; тормозной системы; количества пассажирских мест; количества, мест установки, углов видимости, световых и цветовых характеристик приборов освещения и световой сигнализации; ходовой части; рулевого управления; запасных частей конструкции, обеспечивающих видимость, обзорность, пассивную и послеаварийную безопасность; установкой двигателей других марок (моделей), газобаллонного оборудования.

Проверка технического состояния транспортных средств осуществляется в соответствии с требованиями СТБ 1641-2006

«Транспорт дорожный. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки». При проверке применяются технические средства, зарегистрированные в Государственном реестре средств измерений Республики Беларусь, имеющие сертификаты соответствия (если они подлежат обязательной сертификации) и установленные документы о поверке.

Основными формами контроля за соблюдением требований технических нормативных правовых актов, нормативных правовых актов перевозчиком являются:

- плановые обследования по всему комплексу вопросов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения (далее - обследования);
- внеплановые обследования;
- контрольные обследования;
- проверки транспортных средств при выпуске их на линию или возвращении в гараж (далее - проверки).

Плановые обследования и проверки проводятся в соответствии с квартальными планами работы ОГАИ ОВД. Планирование осуществляется в соответствии с реальной обстановкой по обеспечению безопасности дорожного движения транспортными средствами перевозчика независимо от их количества имеющихся на балансе. Плановые обследования должны проводиться не менее двух, проверки - не менее четырех в месяц (без учета проверок, проводимых в ходе обследований) на одного госавтоинспектора или сотрудника, его замещающего.

Подготовка к проведению обследования включает в себя анализ: количества зарегистрированных транспортных средств; количества водителей (операторов); состояния аварийности и дорожно-транспортной дисциплины за проверяемый период; недостатков, выявленных при предыдущем обследовании. Кроме того, в ходе обследования проводится проверка транспортных средств при выпуске их на линию или возвращении в гараж.

Результаты обследования оформляются справкой произвольной формы в двух экземплярах с выдачей должностному лицу обязательного для исполнения предписания по устранению выявленных недостатков и установлением сроков представления в ГАИ информации о проведении такой работы. Первый экземпляр справки вручается под роспись (направляется) перевозчику, второй - находится в подразделении ГАИ. При необходимости копия справки направляется в вышестоящие организации, в ведении которых находится перевозчик.

Внеплановые обследования проводятся:

- при совершении ДТП, повлекших гибель трех и более человек и (или) ранение десяти и более человек, с участием транспортных средств перевозчика или по вине его водителей, находившихся в состоянии алкогольного (наркотического) опьянения, а также по причине технической неисправности транспортного средства;

- при значительном росте показателей аварийности и ухудшении транспортной дисциплины водителей перевозчика. Порядок проведения и оформления внепланового обследования аналогичен порядку проведения планового обследования.

Контрольные обследования проводятся по истечении срока устранения недостатков, выявленных в ходе плановых и внеплановых обследований, в ходе которых проверяется устранение выявленных недостатков.

При невыполнении выданного ранее предписания руководители или иные должностные лица, ответственные за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, привлекаются к административной ответственности в соответствии с законодательством. Результаты контрольного обследования оформляются справкой.

По фактам неприятия надлежащих мер по устранению выявленных недостатков, неоднократного невыполнения предписаний в обязательном порядке ОГАИ ОВД направляют информацию в вышестоящие организации и в УГАИ ГУВД, УГАИ УВД. УГАИ ГУВД, УГАИ УВД обязаны постоянно анализировать поступающую с мест информацию о недостатках в работе организаций по обеспечению безопасности дорожного движения для принятия соответствующих мер реагирования и в случае невыполнения предъявленных требований - своевременно информировать УГАИ МВД.

За перевозчиками, имеющими в собственности 50 и более единиц транспортных средств в городах, 25 и более единиц - в сельских населенных пунктах или хотя бы один автобус (независимо от общего числа транспортных средств, зарегистрированных в ГАИ), закрепляются сотрудники ОГАИ ОВД.

В ходе проверок транспортных средств при выпуске их на линию или по возвращении в гараж контроль за конструкцией и техническим состоянием транспортных средств осуществляется аналогично.

Подразделения технического надзора ГАИ ГУВД, ГАИ УВД, ГАИ ОВД осуществляют контроль за наличием:

- заключений аккредитованных испытательных лабораторий о соответствии установленным требованиям конструкции единичных образцов транспортных средств, изготовление и переоборудование которых осуществляется без согласования проектной документации;

- свидетельств о согласовании конструкций транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, для транспортных средств, изготавливаемых серийно на территории Республики Беларусь;

- одобрения типа транспортного средства, выданного аккредитованным органом по сертификации Республики Беларусь;

- подтверждения соответствия запасных частей транспортных средств и дополнительного оборудования требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

При осуществлении контроля сотрудники ГАИ обязаны принимать меры, исключающие участие в дорожном движении транспортных средств, использование запасных частей и дополнительного оборудования, не отвечающих требованиям стандартов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения. Транспортные средства, изготовленные или переоборудованные с нарушением требований стандартов, без проектной документации, за исключением простейших видов переоборудования или по документации, не согласованной в установленном порядке с УГАИ МВД, к участию в дорожном движении не допускаются.

О случаях изготовления или переоборудования транспортных средств с нарушением требований стандартов УГАИ ГУВД, УГАИ УВД, ОГАИ ОВД, осуществляющие контроль за их конструкцией, направляют при необходимости в соответствующие органы Государственного комитета по стандартизации (далее - Госстандарт) информацию с просьбой о принятии мер по запрещению производства нестандартных изделий.

При наличии недостатков проект программы-методики возвращается на доработку. В случае применения в модели транспортного средства запасных частей серийных транспортных средств программа-методика испытания этих моделей может предусматривать проверку только тех параметров, которые изменены.

Проверку соответствия опытного образца требованиям стандартов сотрудники ГАИ осуществляют путем непосредственного участия в приемочных испытаниях или по техническим отчетам научно-исследовательских учреждений и экспериментально-конструкторских организаций, разрабатывающих изделие.

По результатам испытаний приемочные комиссии составляют протокол и акт приемки в соответствии с СТБ 972-2000 «Разработка и постановка продукции на производство. Общие положения». Если опытный образец не выдержал испытаний, в протокол записываются

предложения о доработке конструкции транспортного средства до подписания акта.

Проекты ТУ на транспортные средства принимаются на согласование только с протоколом и актом по результатам приемочных испытаний, а на крупногабаритные, тяжеловесные и другие транспортные средства, требующие особых условий для движения, и проектом руководства по эксплуатации, в котором отражаются особенности конструкции транспортного средства и указание о том, что данное транспортное средство может участвовать в дорожном движении только в соответствии с требованиями Инструкции о порядке движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь и выдачи специальных разрешений на их проезд по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь.

После согласования проектов ТУ на транспортные средства и регистрации их в Госстандарте предприятиям-изготовителям УГАИ МВД выдает свидетельство, которое является основанием их допуска к участию в дорожном движении.

При осуществлении контроля за техническим состоянием и правомерностью переоборудования транспортных средств, участвующих в дорожном движении, следует учесть:

- при надзоре за дорожным движением контроль за техническим состоянием и правомерностью переоборудования транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должен проводиться в местах, где это не создаст препятствия для движения транспортных средств и пешеходов. Одновременная проверка технического состояния двух и более транспортных средств на улицах и дорогах не допускается;

- контроль за техническим состоянием и правомерностью переоборудования автобусов, следующих по установленному маршруту, производится на конечных станциях маршрутов, автовокзалах и в иных местах, специально отведенных для остановки и стоянки.

Основаниями остановки транспортных средств для контроля за техническим состоянием и правомерностью переоборудования транспортных средств при осуществлении контроля за дорожным движением являются:

- отсутствие в правом нижнем углу ветрового стекла автомобиля действующего разрешения на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении;

- наличие в предусмотренных местах транспортных средств нестандартных, нечитаемых или установленных с нарушениями требований СТБ 914-99 «Знаки регистрационные и знак отличительный транспортных средств. Типы и основные размеры, технические

требования, методы испытаний» регистрационных знаков, а равно их отсутствие;

- наличие видимых неисправностей транспортных средств.

При контроле за техническим состоянием и правомерностью переоборудования транспортных средств, участвующих в дорожном движении, меры личной безопасности сотрудников ГАИ, а также их взаимоотношения с участниками дорожного движения должны осуществляться в соответствии с законодательством.

Водители, управляющие транспортными средствами при наличии неисправностей согласно приложению 4 к ПДД, переоборудованными без соответствующего разрешения, незарегистрированными в установленном порядке или не прошедшими государственный технический осмотр, а также должностные лица, допустившие выпуск транспортных средств на линию, привлекаются к административной ответственности в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

ВЫВОД ПО ПЕРВОМУ ВОПРОСУ

Контроль за соответствием конструкции транспортных средств требованиям технических нормативных правовых актов при их разработке, постановке на производство, переоборудовании, регистрации, создании новых транспортных средств отечественного производства, так и при их переоборудовании, осуществляется если это связано с изменением: габаритов и весовых параметров; тормозной системы; количества пассажирских мест; количества, мест установки, углов видимости, световых и цветовых характеристик приборов освещения и световой сигнализации; ходовой части; рулевого управления; запасных частей конструкции, обеспечивающих видимость, обзорность, пассивную и послеаварийную безопасность; установкой двигателей других марок, а также газобаллонного оборудования.

ВОПРОС 2. КОНТРОЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

В соответствии со [статьями 10](#) и [33](#) Закона Республики Беларусь от 5 января 2008 года «О дорожном движении» положением «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении, устанавливается порядок проведения данного мероприятия (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним), подлежащих государственной регистрации и государственному учету, и их допуска к участию в дорожном

движении.

Гостехосмотр транспортных средств проводится независимо от места их государственной регистрации на диагностических станциях, имеющих разрешение на проведение гостехосмотра транспортных средств, выдаваемое Министерством транспорта и коммуникаций. При проведении гостехосмотра осуществляется проверка технического состояния транспортных средств на соответствие требованиям ТНПА путем проведения контрольно-диагностических работ.

Разрешение на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении выдается работником республиканского унитарного сервисного предприятия «Белтехосмотр» Министерства транспорта и коммуникаций (далее - УП «Белтехосмотр») по месту проведения гостехосмотра транспортных средств.

Работники, занятые выполнением контрольно-диагностических работ, выдачей заключений об исправности транспортных средств, разрешений на их допуск к участию в дорожном движении, несут ответственность в соответствии с законодательством за ненадлежащее выполнение возложенных на них обязанностей и использование предоставленных полномочий.

Периодичность проведения гостехосмотра определяется сроком действия разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении и соответствующей отметкой в документе (сертификате) о прохождении гостехосмотра транспортного средства.

Транспортное средство должно быть представлено для проведения гостехосмотра не позднее десяти дней после его государственной регистрации.

В отношении транспортного средства, с года выпуска, которого прошло не более двух лет, включая год выпуска, контрольно-диагностические работы не проводятся. Владелец данного транспортного средства не позднее десяти дней после его государственной регистрации должен обратиться за выдачей разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Для проведения гостехосмотра на диагностическую станцию представляется транспортное средство в чистом виде. По результатам проведения контрольно-диагностических работ диагностической станцией определяется один из следующих видов технического состояния транспортного средства:

- соответствует (исправно и может быть допущено к участию в дорожном движении);
- не соответствует (неисправно и не допускается к участию в дорожном движении).

В случае если по результатам проведения контрольно-

диагностических работ диагностической станцией установлено, что транспортное средство не соответствует требованиям ТНПА, транспортное средство должно быть представлено для повторного проведения гостехосмотра не позднее двадцати дней после даты предыдущего проведения гостехосмотра.

При повторном проведении гостехосмотра проводятся контрольно-диагностические работы только в отношении узлов, систем, внешнего вида и комплектации транспортного средства, которые при предыдущем проведении гостехосмотра признаны не соответствующими требованиям ТНПА. При представлении транспортного средства позднее вышеуказанного срока, транспортное средство направляется для проведения гостехосмотра в общем порядке.

По результатам контрольно-диагностических работ диагностической станцией оформляется диагностическая [карта](#) транспортного средства. Диагностическая [карта](#) транспортного средства выдается его владельцу, копия остается на диагностической станции для учета и хранения. Диагностическая карта транспортного средства, выданная диагностической станцией, является подтверждением факта выполнения этой станцией контрольно-диагностических работ, необходимых для проведения гостехосмотра, и при наличии в указанной карте соответствующей отметки - основанием для выдачи разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

До выдачи разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении осуществляются:

- проверка наличия документов, а также отсутствия признаков их видоизменения;
- идентификация транспортного средства, проводимая путем сверки регистрационных данных (марки, модели, типа, цвета, года выпуска, маркировок кузова, шасси, рамы) и регистрационных знаков транспортного средства с данными, указанными в регистрационных документах;
- регистрация и оформление [разрешения](#) на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Разрешение на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении не выдается в случаях:

- обнаружения признаков видоизменения (уничтожения) регистрационных знаков, маркировок кузова, шасси, рамы транспортного средства, несоответствия их данным, указанным в регистрационных документах этого транспортного средства;
- выявления несоответствия конструкции, оборудования, внешнего вида и комплектации транспортного средства требованиям ТНПА;
- несоответствия марки, модели, типа, цвета, года выпуска

транспортного средства данным, указанным в регистрационных документах этого транспортного средства;

- непредставления необходимых документов.

При отказе в выдаче разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении в диагностической [карте](#) транспортного средства производится отметка с указанием причин отказа. При этом в случае отказа в выдаче разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении по основаниям, указанным в [абзаце втором части первой](#) настоящего пункта, работник УП «Белтехосмотр» извещает об этом органы внутренних дел.

При выдаче разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении делается отметка в диагностической карте и документе (сертификате) о прохождении гостехосмотра транспортного средства.

Разрешение на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении размещается в правом нижнем углу ветрового стекла транспортного средства по ходу его движения. Разрешение, выданное на допуск к участию в дорожном движении прицепа, квадрицикла, мопеда, мотоцикла, хранится у владельца.

При утере или повреждении [разрешения](#) на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении новое разрешение выдается после подтверждения фактов прохождения данным транспортным средством гостехосмотра или получения разрешения на его допуск к участию в дорожном движении. Разрешение на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении взамен утраченного или поврежденного выдается на срок действия ранее выданного разрешения.

При внесении изменений в свидетельство о регистрации транспортного средства, о замене регистрационных знаков, сведений о собственнике в период действия [разрешения](#) на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении новое разрешение не выдается. В этом случае отметка в документ (сертификат) о прохождении гостехосмотра транспортного средства переносится работником УП «Белтехосмотр» после подтверждения фактов прохождения транспортным средством гостехосмотра и (или) получения разрешения на его допуск к участию в дорожном движении.

При смене собственника (обладателя права хозяйственного ведения или оперативного управления) транспортного средства, а также оформлении транспортного средства в качестве автомобиля-такси гостехосмотр этих транспортных средств проводится в общем порядке.

Государственный технический осмотр колесных тракторов и самоходных машин проводится должностным лицом инспекции гостехнадзора. В проведении государственного технического осмотра

машин, используемых в сельском хозяйстве, принимает участие сотрудник территориального подразделения Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

Государственный технический осмотр машин при наличии закрепленных за ними прицепов и полуприцепов проводится в составе тракторного поезда.

Государственный технический осмотр машин, признанных неисправными, может быть проведен в тот же день после устранения неисправности или в другой срок, установленный графиком либо должностным лицом инспекции гостехнадзора, при этом место, дата и время проведения государственного технического осмотра машин, используемых в сельском хозяйстве, устанавливаются по согласованию с территориальным подразделением Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

ВЫВОД ПО ВТОРОМУ ВОПРОСУ

Гостехосмотр транспортных средств проводится независимо от места их государственной регистрации на диагностических станциях, имеющих разрешение на проведение гостехосмотра транспортных средств, выдаваемое Министерством транспорта и коммуникаций. При проведении гостехосмотра осуществляется проверка технического состояния транспортных средств на соответствие требованиям ТНПА путем проведения контрольно-диагностических работ.

ВОПРОС 3. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ДОПУСКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К УЧАСТИЮ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ, ИХ ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ, ОБОРУДОВАНИЕ

Запрещается участие в дорожном движении транспортного средства если :

- конструкция и техническое состояние которого не отвечает требованиям технических нормативных правовых актов;
- без установленных в предусмотренных местах регистрационных знаков (временных номерных знаков), транспортного средства, имеющего следы видоизменения или их уничтожения, а также маркировок кузова, шасси, рамы, нанесенных на них ранее организацией (заводом)-изготовителем;
- с правосторонним расположением органов управления транспортным средством (кроме транспортных средств, зарегистрированных на территории Республики Беларусь до 10 августа

2002 г., а также принадлежащих лицам, временно прибывшим в Республику Беларусь);

- переоборудованного (путем изменения его типа или назначения, а также весовых, габаритных или иных технических характеристик, предусмотренных документацией организации (завода)-изготовителя, в том числе путем оборудования транспортного средства маячками, специальными звуковыми сигналами) без согласования с ГАИ;

- не зарегистрированного и не прошедшего государственного технического осмотра, [порядок](#) проведения которого определяется Советом Министров Республики Беларусь;

- с неисправными рабочей тормозной системой, рулевым управлением;

- с неисправным сцепным устройством (в составе автопоезда);

- с негорящими (отсутствующими) фарами или задними габаритными огнями в темное время суток на неосвещенных участках дороги или при ее недостаточной видимости (негорящими фарами считаются фары, у которых не горит ни ближний, ни дальний свет);

- с неисправными стеклоочистителями (во время выпадения осадков);

- стекла которого имеют степень светопропускания менее:

- 70 процентов - для ветрового стекла, передних боковых стекол;

- 70 процентов - для других стекол, если на них не нанесена организацией (заводом)-изготовителем маркировка, содержащая одно из следующих сочетаний знаков: «43R», «V»; «43R», «V-VI»; «AS3»; «43R», «V», «AS3». Данные требования не распространяются на транспортные средства, используемые для транспортного обслуживания, сопровождения и обеспечения безопасности должностных лиц, подлежащих государственной охране в соответствии с законодательными актами.

- с внешне видимыми наклейками (изображениями), кроме размещаемых в установленном порядке опознавательных знаков транспортных средств, рекламы, информации о принадлежности транспортного средства соответствующей организации (индивидуальному предпринимателю).

Механические транспортные средства, используемые для обучения управлению механическим транспортным средством и принадлежащие учебным организациям, должны быть дополнительно оборудованы:

- автомобиль (автобус):

- педалями привода сцепления и тормоза, необходимым количеством зеркал заднего вида для обучающего управлению автомобилем (автобусом), а также обозначены спереди и сзади опознавательным [знаком](#) «Учебное транспортное средство». Педали приводов сцепления и тормоза для обучаемого и обучающего управлению автомобилем

(автобусом), должны воздействовать на рабочий орган соответствующей системы независимо друг от друга;

троллейбус и трамвай - специальной кабиной с сиденьем и зеркалом заднего вида для обучающего управлению троллейбусом или трамваем, приводами тормоза, а также обозначены спереди и сзади опознавательным [знаком](#) «Учебное транспортное средство».

Велосипед должен иметь исправные тормозную систему, рулевое управление и звуковой сигнал, быть оборудован зеркалом заднего вида, спереди световозвращателем белого цвета, сзади - световозвращателем (световозвращателями) красного цвета, а с каждой боковой стороны - световозвращателями оранжевого цвета.

Гужевое транспортное средство должно быть оборудовано спереди световозвращателями белого цвета, сзади - красного, иметь предусмотренные конструкцией исправное стояночное тормозное устройство и противооткатные упоры.

На транспортных средствах должны быть установлены опознавательные знаки, указанные в [приложении 5](#) к Правилам дорожного движения.

ПЕРЕЧЕНЬ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УСЛОВИЙ, ПРИ КОТОРЫХ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ИХ УЧАСТИЕ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ. Нарушена герметичность гидравлического тормозного привода, имеется подтекание тормозной жидкости.

Нарушена герметичность пневматического или пневмогидравлического тормозного привода, которая ведет к падению давления воздуха при неработающем двигателе более чем на 0,05 МПа (0,5 кг/кв.см) за 15 минут после полного приведения указанного привода в действие.

Не действует манометр пневматического или пневмогидравлического тормозного привода.

Стояночная тормозная система не обеспечивает неподвижного состояния:

- транспортных средств с полной нагрузкой на уклоне до 16 процентов включительно;

- легковых автомобилей и автобусов в снаряженном состоянии на уклоне до 23 процентов включительно;

- грузовых автомобилей и автопоездов в снаряженном состоянии на уклоне до 31 процента включительно.

Рычаг (рукоятка) управления стояночной тормозной системой не удерживается запирающим устройством. Имеются:

- детали с трещинами или остаточной деформацией;

- не предусмотренный конструкцией контакт трубопровода тормозного привода с элементами транспортного средства.

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ. Суммарный люфт в рулевом управлении превышает следующие значения:

- легковые автомобили и созданные на их базе грузовые автомобили и автобусы - 10 градусов;

- автобусы - 20 градусов;

- грузовые автомобили - 25 градусов.

Имеются перемещения деталей и узлов, не предусмотренные конструкцией, резьбовые соединения не затянуты или не зафиксированы установленным способом. Неисправен или отсутствует предусмотренный конструкцией усилитель рулевого управления или рулевой демпфер (для мотоциклов).

Применены детали со следами остаточной деформации, с трещинами, другими дефектами. Вращение рулевого колеса происходит с рывками и (или) заеданиями.

ВНЕШНИЕ СВЕТОВЫЕ ПРИБОРЫ. Количество, тип, цвет, расположение и режим работы внешних световых приборов не соответствуют требованиям конструкции транспортного средства. На транспортных средствах, снятых с производства, допускается установка внешних световых приборов от транспортных средств других марок и моделей. Запрещается подключать задние противотуманные фонари к стоп-сигналам.

Нарушена предусмотренная техническими нормативными правовыми актами (технической документацией) регулировка фар.

Не работают в установленном режиме или загрязнены внешние световые приборы и световозвращатели. На световых приборах отсутствуют рассеиватели либо используются рассеиватели и лампы, не соответствующие типу данного светового прибора.

Установка проблесковых сигналов (маячков) не соответствует требованиям технических нормативных правовых актов. Спереди транспортного средства установлены световые приборы с огнями или световозвращателями красного цвета либо сзади - белого цвета (за исключением фонарей заднего хода и освещения регистрационного знака (временного номерного знака), световозвращающих регистрационного, временного номерного, [отличительного](#) и [опознавательного](#) знаков).

Внутри оптических элементов находятся не предусмотренные конструкцией предметы (жидкости). Сигналы торможения или опознавательный [знак](#) «Автопоезд» работают в проблесковом режиме.

Кроме двух противотуманных, установлены дополнительные фары, дополнительные фары установлены на крыше автомобиля.

СТЕКЛООЧИСТИТЕЛИ И СТЕКЛОМЫВАТЕЛИ ВЕТРОВОГО

СТЕКЛА. Не работают в установленном режиме стеклоочистители. Частота перемещения щеток по мокрому стеклу в режиме максимальной скорости стеклоочистителей менее 35 двойных ходов в минуту.

Не работают предусмотренные конструкцией транспортного средства стеклоомыватели. Ветровое стекло транспортного средства со стороны водителя имеет трещину (трещины) в зоне, очищаемой стеклоочистителем.

КОЛЕСА И ШИНЫ. Шины легковых автомобилей имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 1,6 мм, грузовых автомобилей - 1 мм, автобусов - 2 мм, мотоциклов и мопедов - 0,8 мм.

Зимние шины механических транспортных средств, предназначенные для эксплуатации на обледеневшем или заснеженном дорожном покрытии, маркированные знаком в виде горной вершины с тремя пиками и со снежинкой внутри нее либо знаками «M+S», «M&S», «M.S», «M S» или «All seasons», во время эксплуатации на указанном покрытии имеют остаточную высоту рисунка протектора менее 4 мм.

Для прицепов устанавливаются нормы остаточной высоты рисунка протектора шин, аналогичные нормам для шин механических транспортных средств, в сцепке с которыми они участвуют в дорожном движении.

Шина считается непригодной к эксплуатации, если появился один индикатор износа, расположенный по дну канавки протектора, при равномерном износе или два индикатора в каждом из двух сечений - при неравномерном износе беговой дорожки.

Шины имеют местные повреждения (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины, растрескивания от старения резины. Отсутствует болт (гайка) крепления и (или) имеются трещины диска и ободов колес.

Шины по размеру или допустимой нагрузке не соответствуют модели транспортного средства. На одну ось автобуса, легкового автомобиля или прицепа к нему установлены диагональные шины совместно с радиальными или шины с различным рисунком протектора.

На одну ось грузового автомобиля или прицепа к нему установлены диагональные шины совместно с радиальными или шины с различным типом рисунка протектора.

ДВИГАТЕЛЬ. Содержание вредных веществ в отработавших газах и их дымность превышают величины, установленные техническими нормативными правовыми актами.

Нарушена герметичность системы питания.

Неисправна система выпуска отработавших газов.

Негерметична газовая система питания на транспортном средстве с газовой топливной аппаратурой. Истек срок периодического

освидетельствования баллонов на газобаллонных транспортных средствах.

ПРОЧИЕ ЭЛЕМЕНТЫ КОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА. Отсутствуют предусмотренные конструкцией транспортного средства системы, агрегаты, элементы кузова и отдельные детали.

Не работает звуковой сигнал.

На стеклах или в оконных проемах транспортного средства установлены не предусмотренные его конструкцией дополнительные предметы или нанесены покрытия, в том числе пленочные. онструкцией транспортного средства:

- замки дверей кузова или кабины;
- запоры бортов грузовой платформы;
- запоры топливных баков;
- запоры горловин цистерн.

Негерметичны пробки топливных баков, горловин цистерн.

Не работают:

- механизм регулировки положения сиденья водителя;
- аварийные выходы, устройства приведения их в действие;
- привод управления дверями;
- спидометр;
- противоугонные устройства;
- устройство обогрева и обдува стекол.

Отсутствуют предусмотренные конструкцией транспортного средства заднее защитное устройство, грязезащитные фартуки и брызговики.

Неисправны тягово-сцепное и опорно-сцепное устройства тягача и прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи). Имеются люфты в соединениях рамы мотоциклов с рамой бокового прицепа.

ВЫВОД ПО ТРЕТЬЕМУ ВОПРОСУ

Эффективность контроля за соблюдением установленных правил в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, выявление и своевременное пресечение правонарушений на улицах и дорогах во многом определяется правильностью выбора приемов и способов несения службы, форм ее организации, а также применения технических средств контроля за соблюдением требований ПДД.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №29 «Формы, методы и организация контроля ГАИ за техническим
состоянием транспортных средств»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 3

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

В дорожном движении, как относительно самостоятельной сложной динамической социальной системе взаимодействия людей, транспортных средств и дорожной инфраструктуры, важнейшая роль принадлежит человеку. При достигнутых на сегодняшний день параметрах и уровне обеспечения транспортного процесса он вынужден компенсировать недостатки других элементов указанной системы и проявления неблагоприятных факторов внешней среды за счет использования своих личных качеств, квалификации, опыта и способности принять во внимание собственные эмоциональное и физическое состояние.

Во вступительном слове необходимо обратить внимание слушателей на то, что анализ причин и условий возникновения ДТП показывает, что именно неумение человека правильно оценить окружающую обстановку, незнание им соответствующих правил, отсутствие необходимых навыков, техническое состояние транспортных средств, а также его личная недисциплинированность – главные причины большинства ДТП.

ВОПРОС 1. ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА ГАИ МВД РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Подразделения технического надзора ГАИ МВД Республики Беларусь осуществляют контроль за:

- обеспечением безопасности дорожного движения при определении требований к конструкции транспортных средств, подлежащих регистрации в Госавтоинспекции;
- техническим состоянием транспортных средств, участвующих в дорожном движении;
- порядком согласования переоборудования транспортных средств.

При решении данных задач подразделения технического надзора взаимодействуют с другими структурными подразделениями ОВД Республики Беларусь, военной автомобильной инспекцией, транспортными и другими организациями, а также с научно-исследовательскими институтами, высшими учебными заведениями, средствами массовой информации.

Подразделения технического надзора в своей деятельности руководствуются Конституцией Республики Беларусь, иными актами законодательства Республики Беларусь, а также Инструкцией «О порядке деятельности подразделений технического надзора Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь», утвержденной постановлением МВД Республики Беларусь №177 от 30 июня 2006 года.

Основными задачами и функциями подразделений технического надзора являются:

- предупреждение и снижение тяжести последствий ДТП, возникающих из-за несоответствия конструкции, технического состояния транспортных средств требованиям технических нормативных правовых актов;
- предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, связанных с участием транспортных средств в дорожном движении;
- контроль за соответствием конструкции транспортных средств требованиям технических нормативных правовых актов при их разработке, постановке на производство, переоборудовании и регистрации;
- контроль за техническим состоянием и правомерностью переоборудования транспортных средств, участвующих в дорожном движении;

- контроль за соблюдением требований нормативных правовых актов, а также технических нормативных правовых актов перевозчиком, осуществляющим автомобильные перевозки пассажиров или грузов;

- контроль за своевременностью прохождения государственного технического осмотра транспортных средств.

Контроль ГАИ распространяется на конструкции транспортных средств, выпускаемые предприятиями-изготовителями Республики Беларусь или ввозимые на ее территорию для участия в дорожном движении.

Контроль осуществляется за конструкцией серийно выпускаемых транспортных средств на следующих стадиях:

- согласования программ-методик приемочных испытаний, технических условий, испытания опытных образцов транспортных средств отечественного производства;

- согласования ТУ для запасных частей и дополнительного оборудования транспортных средств отечественного производства.

Контроль на указанных стадиях осуществляется как при создании новых транспортных средств отечественного производства, так и при их переоборудовании, если оно связано с изменением:

- габаритов и весовых параметров;

- тормозной системы;

- количества пассажирских мест;

- количества, мест установки, углов видимости, световых и цветовых характеристик приборов освещения и световой сигнализации;

- ходовой части;

- рулевого управления;

- запасных частей конструкции, обеспечивающих видимость, обзорность, пассивную и послеаварийную безопасность;

- установкой двигателей других марок (моделей), газобаллонного оборудования.

Подразделения технического надзора ГАИ осуществляют контроль за наличием:

- заключений аккредитованных испытательных лабораторий о соответствии установленным требованиям конструкции единичных образцов транспортных средств;

- свидетельств о согласовании конструкций транспортных средств относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения;

- одобрения типа транспортного средства, выданного аккредитованным органом по сертификации Республики Беларусь;

- подтверждения соответствия запасных частей транспортных средств и дополнительного оборудования требованиям технических нормативных правовых актов.

В своей деятельности сотрудники технадзора ГАИ обязаны принимать меры, исключающие участие в дорожном движении транспортных средств, использование запасных частей и дополнительного оборудования, которые не отвечают требованиям стандартов.

Транспортные средства, изготовленные или переоборудованные с нарушением требований стандартов или по документации, не согласованной в установленном порядке с УГАИ МВД, к участию в дорожном движении не допускаются.

Контроль за техническим состоянием, своевременностью прохождения государственного технического осмотра и правоммерностью переоборудования транспортных средств, участвующих в дорожном движении, осуществляется путем проверки:

- документов, определяемых следующими нормативными правовыми актами:

- при осуществлении регистрационных действий - Правилами регистрации;

- при надзоре за дорожным движением - Правилами дорожного движения.

Проверка соблюдения требований технических нормативных правовых актов, устанавливающих требования к конструкции транспортных средств, проводится путем визуального осмотра транспортного средства. Транспортное средство, его номерные агрегаты и представляемые документы проверяются с применением технических средств и по соответствующим базам данных.

При обнаружении признаков подделки представляемых документов, регистрационных знаков, маркировки транспортных средств либо выявления несоответствия номеров кузова сведениям, указанным в представленных документах, а также при наличии достаточных оснований полагать, что транспортные средства или представленные документы находятся в розыске, документы и транспортное средство направляются в орган внутренних дел для проведения соответствующей проверки.

При выявлении на зарегистрированном транспортном средстве изменений конструкции, подлежащих внесению и не внесенных в регистрационные документы, эксплуатация транспортного средства запрещается.

Водители, управляющие транспортными средствами при наличии неисправностей согласно приложению 4 к ПДД, переоборудованными без соответствующего разрешения, незарегистрированными в установленном порядке или не прошедшими государственный технический осмотр, а также должностные лица, допустившие выпуск транспортных средств на линию, привлекаются к административной ответственности в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

ВОПРОС 2. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНТРОЛЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ И СВОЕВРЕМЕННОСТЬЮ ПРОХОЖДЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

Контроль за соответствием конструкции транспортных средств требованиям технических нормативных правовых актов при их разработке, постановке на производство, переоборудовании и регистрации осуществляется в соответствии с перечнем продукции, услуг, персонала и иных объектов оценки соответствия.

К основным стандартам, устанавливающим требования безопасности дорожного движения к конструкции транспортных средств, относятся:

- Правила Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (далее - Правила ЕЭК ООН), действующие на территории Республики Беларусь;

- государственные стандарты Республики Беларусь;
- технические условия.

Управление ГАИ МВД Республики Беларусь осуществляет контроль за конструкцией серийно выпускаемых транспортных средств на следующих стадиях:

- согласования программ-методик приемочных испытаний;
- согласования ТУ для запасных частей и дополнительного оборудования ТС отечественного производства.

Контроль на указанных стадиях осуществляется как при создании новых транспортных средств отечественного производства, так и при их переоборудовании, если оно связано с изменением: габаритов и весовых параметров; тормозной системы; количества пассажирских мест; количества мест установки, углов видимости, световых и цветовых характеристик приборов освещения и световой сигнализации; ходовой части; рулевого управления; запасных частей конструкции, обеспечивающих видимость, обзорность, пассивную и послеаварийную безопасность; установкой двигателей других марок (моделей), газобаллонного оборудования.

Подразделения технического надзора входящие в структуру Госавтоинспекции осуществляют контроль за наличием:

- заключений аккредитованных испытательных лабораторий о соответствии установленным требованиям конструкции транспортных средств;

- свидетельств о согласовании конструкций транспортных средств;

- одобрения типа транспортного средства, выданного аккредитованным органом по сертификации Республики Беларусь;

- подтверждения соответствия запасных частей транспортных средств и дополнительного оборудования требованиям технических

нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации.

При осуществлении контроля сотрудники ГАИ обязаны принимать меры, исключающие участие в дорожном движении транспортных средств, использование запасных частей и дополнительного оборудования, не отвечающих требованиям стандартов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения. Транспортные средства, изготовленные или переоборудованные с нарушением данных требований, без проектной документации, за исключением простейших видов переоборудования, которая не согласована в установленном порядке с УГАИ МВД, к участию в дорожном движении не допускаются.

К перечню простейших видов переоборудования единичных экземпляров транспортных средств, которые могут участвовать в дорожном движении, по разрешению ГАИ МВД относятся:

- изменение типа кузова, связанного с установкой на шасси автомобилей и прицепов стандартных самосвальных и бортовых кузовов, цистерн, кузовов-фургонов, а также установка указанных типов кузовов взамен друг друга;

- установка дополнительных топливных баков либо основных баков, отличных от устанавливаемых предприятием-изготовителем по емкости и размерам, на грузовых автомобилях;

- установка вместо бортовых и самосвальных кузовов и цистерн седельного сцепного устройства;

- установка на шасси грузовых автомобилей кузовов-фургонов, специально предназначенных для перевозки пассажиров;

- установка на грузовые автомобили грузоподъемных бортов, лебедок и гидравлических подъемников для самостоятельной погрузки и разгрузки грузов;

- установка на автомобили и прицепы специального несъемного оборудования, в том числе в салоне легкового автомобиля;

- установка на грузовые бортовые автомобили и бортовые двухосные прицепы коников взамен бортов;

- замена кабин грузовых автомобилей на аналогичные со спальным местом.

При необходимости подразделения ГАИ могут направлять в соответствующие органы Государственного комитета по стандартизации, информацию с просьбой о принятии мер по запрещению производства нестандартных изделий.

Для проведения приемочных испытаний назначается приемочная комиссия, которая отвечает за полноту, достоверность и объективность оценки результатов испытаний, соблюдение сроков и документальное оформление их результатов.

При работе в комиссии изучается:

- опытный образец;
- проект ТУ на продукцию;
- комплект конструкторской документации;
- программа-методика испытаний;
- протокол (акт) предварительных испытаний, если они проводились;
- другая документация и материалы, подтверждающие технический

уровень и конкурентоспособность продукции, а также имеющиеся заключения органов, осуществляющих государственный надзор за безопасностью, охраной здоровья и окружающей среды. Проверку соответствия опытного образца требованиям стандартов сотрудники ГАИ осуществляют путем непосредственного участия в приемочных испытаниях или по техническим отчетам научно-исследовательских учреждений и экспериментально-конструкторских организаций, разрабатывающих изделие.

При соответствии транспортных средств установленным требованиям аккредитованными испытательными лабораториями выдается соответствующее заключение, которое предъявляется в ГАИ и служит основанием для допуска к эксплуатации.

Контроль ГАИ распространяется на конструкции транспортных средств, выпускаемые предприятиями-изготовителями Республики Беларусь или ввозимые на ее территорию для участия в дорожном движении.

Контроль за техническим состоянием, своевременностью прохождения государственного технического осмотра и правомерностью переоборудования транспортных средств, участвующих в дорожном движении, осуществляется путем проверки:

1. Документов, определяемых следующими нормативными правовыми актами:

- при осуществлении регистрационных действий - Правилами регистрации;
- при надзоре за дорожным движением - Правилами дорожного движения;

2. Соответствия марки, модели, модификации, цвета, года выпуска, идентификационного номера (VIN) транспортного средства, порядкового номера шасси (рамы), кузова, регистрационных знаков сведениям, указанным в регистрационных документах;

3. особенностей конструкции конкретного транспортного средства (тип кузова, двигателя, наличие специального несъемного оборудования, количество и размещение пассажирских сидений, топливных баков, предметов дополнительного оборудования, без которых эксплуатация транспортных средств запрещена ПДД, и другое);

4. Соответствия размещения рекламы на транспортных средствах требованиям Инструкции о рекламе;

5. Соответствия цветографической окраски, опознавательных знаков, надписей при оборудовании транспортных средств специальными световыми и звуковыми сигналами;

6. Наличия разрешения органа связи на использование средств радио- и спутниковой связи при их наличии на транспортном средстве;

7. Своевременности прохождения государственного технического осмотра транспортных средств.

Проверка соблюдения требований технических нормативных правовых актов, устанавливающих требования к конструкции транспортных средств, проводится путем визуального осмотра транспортного средства. Транспортное средство, его номерные агрегаты и представляемые документы проверяются с применением технических средств и по соответствующим базам данных.

При обнаружении признаков подделки представляемых документов, регистрационных знаков, маркировки транспортных средств либо выявления несоответствия номеров кузова (шасси) сведениям, указанным в представленных документах, а также при наличии достаточных оснований полагать, что транспортные средства или представленные документы находятся в розыске, документы и транспортное средство направляются в орган внутренних дел для проведения соответствующей проверки.

В последующем при выявлении на зарегистрированном транспортном средстве изменений конструкции, подлежащих внесению и не внесенных в регистрационные документы, эксплуатация транспортного средства запрещается. При оборудовании транспортных средств специальными световыми и звуковыми сигналами, а также нанесении надписей (за исключением транспортного средства оперативного назначения), допускается участие в дорожном движении при наличии в свидетельстве о регистрации транспортного средства соответствующей записи.

В случае выявления нарушений требований по размещению рекламы на транспортных средствах, цветографической окраски, опознавательных знаков, надписей, специальных световых и звуковых сигналов, а также оборудованию средствами радио- и спутниковой связи государственными автомобильными инспекторами руководителям организаций и другим должностным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, выдаются обязательные для исполнения предписания по устранению выявленных недостатков.

Проверка технического состояния транспортных средств осуществляется в соответствии с требованиями СТБ 1641-2006

«Транспорт дорожный. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки». При проверке применяются технические средства, зарегистрированные в Государственном реестре средств измерений Республики Беларусь, имеющие сертификаты соответствия (если они подлежат обязательной сертификации) и установленные документы о поверке.

Своевременность прохождения государственного технического осмотра транспортных средств подтверждается наличием в установленном месте действующего разрешения на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении и действующей отметки в сертификате о прохождении государственного технического осмотра.

Гостехосмотр транспортных средств проводится независимо от места их государственной регистрации на диагностических станциях, имеющих разрешение на проведение гостехосмотра транспортных средств. При проведении гостехосмотра осуществляется проверка технического состояния транспортных средств на соответствие требованиям ТНПА путем проведения контрольно-диагностических работ. Разрешение на допуск транспортных средств к участию в дорожном движении выдается работником республиканского унитарного сервисного предприятия «Белтехосмотр» Министерства транспорта и коммуникаций по месту проведения гостехосмотра транспортных средств.

Периодичность проведения гостехосмотра определяется сроком действия разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении и соответствующей отметкой в документе (сертификате) о прохождении гостехосмотра транспортного средства. Транспортное средство должно быть представлено для проведения гостехосмотра не позднее десяти дней после его государственной регистрации.

В отношении транспортного средства, с года выпуска, которого прошло не более двух лет, включая год выпуска, контрольно-диагностические работы не проводятся. Владелец данного транспортного средства не позднее десяти дней после его государственной регистрации должен обратиться за выдачей разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

В случае если по результатам проведения контрольно-диагностических работ диагностической станцией установлено, что транспортное средство не соответствует требованиям ТНПА, транспортное средство должно быть представлено для повторного проведения гостехосмотра не позднее двадцати дней после даты предыдущего проведения гостехосмотра. При повторном проведении гостехосмотра проводятся контрольно-диагностические работы только в отношении узлов, систем, внешнего вида и комплектации транспортного

средства, которые при предыдущем проведении гостехосмотра признаны не соответствующими требованиям ТНПА. При представлении транспортного средства позднее указанного срока, транспортное средство направляется для проведения гостехосмотра в общем порядке.

По результатам контрольно-диагностических работ диагностической станцией оформляется диагностическая карта транспортного средства, которая выдается его владельцу, а копия остается на диагностической станции для учета и хранения. Данная карта является подтверждением факта выполнения этой станцией контрольно-диагностических работ, необходимых для проведения гостехосмотра, и при наличии в указанной карте соответствующей отметки - основанием для выдачи разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

При отказе в выдаче разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении в диагностической карте транспортного средства производится отметка с указанием причин отказа.

При смене собственника транспортного средства, а также оформлении транспортного средства в качестве автомобиля-такси, гостехосмотр этих транспортных средств проводится в общем порядке.

ВОПРОС 3. КОНТРОЛЬ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПЕРЕВОЗЧИКОМ

Приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 июня 2010 г. N 286 утверждены методические рекомендации по организации деятельности автомобильного перевозчика в сфере безопасности дорожного движения, которые разработаны в соответствии с Законом Республики Беларусь от 5 января 2008 г. «О дорожном движении», Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. N 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» и другими нормативными правовыми актами Республики Беларусь.

Для обеспечения безопасного выполнения перевозок пассажиров и грузов, а также для проведения работы по профилактике дорожно-транспортных происшествий у перевозчиков создается служба безопасности дорожного движения или назначается на должность, связанную с обеспечением безопасности перевозок пассажиров и грузов, ответственное лицо со специальной подготовкой, которая подчиняется непосредственно руководителю перевозчика.

В службе безопасности дорожного движения перевозчика рекомендуется иметь одну штатную единицу при количестве водителей не более 50 человек и дополнительно по 1 штатной единице на каждые 100

водителей, при этом возможно совмещение с другими обязанностями.

Дополнительно при организации перевозок пассажиров служба безопасности дорожного движения перевозчика может быть увеличена на 1 штатную единицу. Работник службы безопасности дорожного движения перевозчика должен соответствовать квалификационным требованиям и проходить повышение квалификации один раз в пять лет.

В соответствии с методическими рекомендациями перевозчик обязан разработать положение о службе безопасности дорожного движения, должностные инструкции работников данной службы, а также годовой план работы по обеспечению безопасности дорожного движения, которыми они руководствуются в своей деятельности.

В случае совершения ДТП, служебное расследование проводится работниками службы безопасности дорожного движения перевозчика, которые обязаны установить обстоятельства, причины и условия происшествия, а также выработать профилактические меры по недопущению подобных случаев с участием транспортных средств перевозчика.

Ответственность за организацию и проведение служебного расследования ДТП возлагается на руководителя перевозчика.

Анализ причин приведших к совершению ДТП проводится работниками службы безопасности дорожного движения перевозчика ежемесячно в разрезе: категорий и видов ДТП, стажа работы и возраста водителей, времени и места совершения ДТП и по другим показателям, которые необходимо проанализировать для предупреждения ДТП.

При нахождении в служебной командировке группы водителей автомобильных транспортных средств, перевозчиком назначается руководитель, который обязан:

- организовывать работу водителей в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, выполнять условия договора автомобильной перевозки;

- обеспечить контроль за соблюдением водителями автомобильных транспортных средств трудовой и транспортной дисциплины.

При работе грузового автомобильного транспортного средства в служебной командировке сроком более суток в составе группы путевые листы на весь срок работы (как правило, не более чем на 7 суток) получает руководитель группы, который ежедневно выдает путевые листы каждому водителю после сдачи им путевого листа за предыдущий день. Если срок работы автомобильных транспортных средств превышает 7 суток, то руководитель группы сдает заполненные путевые листы перевозчику и получает новые на следующие 7 суток.

Перевозчики в соответствии со статьей 34 Закона «О дорожном движении» обязаны организовывать предрейсовые и иные медицинские

обследования водителей автомобильных транспортных средств. Порядок контроля за состоянием здоровья водителей перед выездом в рейс, во время рейса и после возвращения из рейса, включающий в себя в обязательном порядке определение наличия алкоголя в выдыхаемом воздухе, признаков потребления наркотических, психотропных или токсических веществ и решение вопроса об их допуске по состоянию здоровья к работе, установлен Инструкцией о порядке проведения предрейсовых и иных медицинских обследований водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов), утвержденной постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 3 декабря 2002 г. № 84 (в ред. постановления Минздрава от 08.09.2010 №122) и Инструкцией о порядке проведения контроля состояния водителей механических транспортных средств и самоходных машин на предмет нахождения в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном употреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ, утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 9 июля 2013 г. №25/28.

Основными формами контроля за соблюдением требований технических нормативных правовых актов, нормативных правовых актов перевозчиком являются:

- плановые обследования по всему комплексу вопросов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения (далее - обследования);
- внеплановые обследования;
- контрольные обследования;
- проверки транспортных средств при выпуске их на линию или возвращении в гараж (далее - проверки).

Плановые обследования и проверки проводятся в соответствии с квартальными планами работы отделений ГАИ. Планирование осуществляется в соответствии с реальной обстановкой по обеспечению безопасности дорожного движения транспортными. Подготовка к проведению обследования включает в себя анализ:

- количества зарегистрированных транспортных средств;
- количества водителей (операторов);
- состояния аварийности и дорожно-транспортной дисциплины за проверяемый период;
- недостатков, выявленных при предыдущем обследовании.

В ходе проведения плановых обследований проверяются следующие основные вопросы:

- наличие службы безопасности дорожного движения или соответствующего специалиста, на которого возложены эти функции;

- учет и анализ ДТП и нарушений ПДД, допущенных работниками перевозчика, их соответствие данным ГАИ;

- проведение служебных расследований по фактам дорожно-транспортных происшествий, материалы реагирования на них, выявление причин, способствующих их возникновению;

- учет данных о квалификации водителей, их стаже работы на определенных типах транспортных средств, сроках прохождения медицинского освидетельствования, участии в ДТП, допущенных нарушениях ПДД;

- наличие у водителей соответствующей подготовки для конкретного вида перевозок;

- ежегодное планирование и проведение мероприятий по предупреждению аварийности, их актуальность и соответствие складывающейся обстановке (дорожно-климатическим условиям, проведению целевых мероприятий по уборке урожая, массовой перевозке пассажиров);

- повышение профессионального мастерства водителей, обучение их ПДД и основам безопасной эксплуатации транспортных средств по программам, утвержденным Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь;

- наличие нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов, методических, информационных и учебно-наглядных материалов, а также оборудование мест для проведения профилактических мероприятий;

- организация проведения предрейсовых, межрейсовых и послерейсовых (в зависимости от условий работы) медицинских осмотров водителей;

- учет и анализ данных медицинского осмотра водителей, склонных к употреблению алкогольных напитков, наркотиков или страдающих хроническими заболеваниями;

- учет и проведение вводных и периодических инструктажей водителей (при перевозке пассажиров, проезде железнодорожных переездов, перевозке опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, особых условиях движения, выезде в командировки);

- соблюдение режима труда и отдыха водителей;

- контроль технического и экологического состояния транспортного средства перед выездом на линию;

- своевременность и полнота прохождения государственного технического осмотра транспортных средств;

- наличие у индивидуальных предпринимателей договоров с организациями, имеющими соответствующие полномочия - для медицинских обследований водителей;

- выполнение комплекса мероприятий, направленных на обеспечение охраны транспортных средств.

Кроме того, в ходе обследования проводится проверка транспортных средств при выпуске их на линию или возвращении в гараж.

Результаты обследования оформляются справкой произвольной формы в двух экземплярах с выдачей должностному лицу обязательного для исполнения предписания по устранению выявленных недостатков и установлением сроков представления в ГАИ информации о проведении такой работы. Первый экземпляр справки вручается под роспись (направляется) перевозчику, второй - находится в подразделении ГАИ. При необходимости копия справки направляется в вышестоящие организации, в ведении которых находится перевозчик.

Внеплановые обследования проводятся:

- при совершении ДТП, повлекших гибель трех и более человек или ранение десяти и более человек, с участием транспортных средств перевозчика или по вине его водителей, находившихся в состоянии опьянения, а также по причине технической неисправности транспортного средства;

- при значительном росте показателей аварийности и ухудшении транспортной дисциплины водителей перевозчика.

Порядок проведения и оформления внепланового обследования аналогичен порядку проведения планового обследования.

Контрольные обследования проводятся по истечении срока устранения недостатков, выявленных в ходе плановых и внеплановых обследований, в ходе которых проверяется устранение выявленных недостатков.

В случае невыполнения выданного ранее предписания, руководители или иные должностные лица, ответственные за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, привлекаются к административной ответственности в соответствии с законодательством. Результаты контрольного обследования оформляются справкой. По фактам непринятия надлежащих мер по устранению выявленных недостатков, неоднократного невыполнения предписаний в обязательном порядке ОГАИ ОВД направляют информацию в вышестоящие организации и в управление ГАИ УВД.

При организации и выполнении автомобильных перевозок, а также при выполнении работ, связанных с такими перевозками, контроль за соблюдением производителями транспортных работ и услуг законодательства о транспортной деятельности, требований безопасности

и экологических требований при эксплуатации транспорта, выполнении перевозок по территории Республики Беларусь осуществляются Транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерством внутренних дел, а также другими заинтересованными лицами.

При осуществлении данной работы, выявляются сотни нарушений только Правил дорожного движения, допущенных при перевозке пассажиров на общественном транспорте. Более половины нарушений выявлены в городах с развитым автопарком для пассажирских перевозок. Львиную долю из них допускают водители маршрутных транспортных средств, которые в течении года могут неоднократно привлекаться к административной ответственности. Не уходят от наказания юридические лица и индивидуальные предприниматели, владельцы данных транспортных средств.

Не редкость, что участниками дорожно-транспортных происшествий становятся водители маршрутных транспортных средств. Основной причиной совершения ДТП по вине водителей маршрутного транспорта является низкий уровень их транспортной дисциплины, иногда обусловленный перенасыщенностью рынка автобусных перевозок, и как следствие возникновение нездоровой конкуренции между перевозчиками в борьбе за клиентов, выражающейся в превышении установленной скорости движения, нарушений режима труда и отдыха водителей и плохом техническом состоянии подвижного состава. К сожалению, не заботятся о своей безопасности и сами пассажиры общественного транспорта: так при проверки салонов автобусов выявляется фактов, когда пассажиры не пристегиваются ремнями безопасности. А ведь именно ремень безопасности поможет снизить тяжесть последствий в случае дорожной трагедии. Так же еще одним из нарушений, на которое сами пассажиры провоцируют водителя является «перегруз» транспортного средства. Пассажиры «штурмуют» салоны микроавтобусов и готовы продолжить свой путь, стоя в нарушение действующего законодательства.

Поэтому сотрудники Госавтоинспекции при повседневном несении службы должны пристальное внимание уделять вопросам обеспечения безопасности дорожного движения перевозчиком. Осуществлять контроль за выполнением требований, предъявляемых к транспортным средствам и водителям.

Транспортное средство при выполнении автомобильных перевозок пассажиров должно быть в технически исправном состоянии, что подтверждается сертификатом о прохождении государственного технического осмотра, а также отметкой в путевом листе.

Соответствие транспортных средств дополнительным экологическим и техническим требованиям должно подтверждаться сертификатами.

Транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров должно быть оснащено аптечкой, огнетушителем, противооткатным упором, знаком аварийной остановки, устройством для аварийного удаления стекол, визитной карточкой, содержащей сведения о водителе и его фотографию, наименовании, адресе и телефоне автомобильного перевозчика. В автобусе один огнетушитель должен находиться в кабине водителя, второй - в салоне автобуса.

Автобусы категории МЗ должны иметь не менее двух противооткатных упоров. Транспортные средства, зарегистрированные в Республике Беларусь, при выполнении автомобильных перевозок пассажиров должны быть оформлены и иметь регистрационные знаки. Эти транспортные средства, оформленные для выполнения автомобильных перевозок пассажиров в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов, не могут использоваться физическими лицами для личных (бытовых, семейных и иных нужд), не связанных с осуществлением лицензируемой деятельности по выполнению автомобильных перевозок пассажиров.

Автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении могут выполняться только автобусами, в которых должны быть:

- указатели маршрута;
- информационные надписи, содержащие указание числа мест для сидения, обозначение «Запасный выход», обозначение приборов экстренного управления дверями, запасными выходами, а также инструкции о пользовании ими;
- нумерация мест для сидения пассажиров (в автобусах, применяемых для выполнения пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров);
- устройства для гашения билетов (при применении соответствующей системы оплаты проезда);
- аудиосистема для оповещения пассажиров в автобусах категории МЗ с числом мест для сидения пассажиров свыше 22.

При выполнении городских автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении в салоне автобуса должна быть размещена информация о стоимости поездки и размере штрафа за безбилетный проезд.

В качестве автомобилей-такси для выполнения перевозок пассажиров должны применяться легковые автомобили, имеющие:

- число пассажирских мест для сидения не менее трех, но не более шести;
- таксометр;
- соответствующие отличительные знаки согласно требованиям технических нормативных правовых актов;

- конструкцию и расположение дверей и сидений, обеспечивающие удобную посадку-высадку пассажиров (не менее двух пассажирских дверей с правой стороны автомобиля). В данных автомобилях должна быть размещена информация о тарифах на проезд.

К выполнению городской и пригородной автомобильных перевозок пассажиров автобусами допускаются водители не моложе 21 года, имеющие водительское удостоверение на право управления транспортными средствами соответствующей категории – «D» или «D» и «DE».

Междугородные автомобильные перевозки пассажиров автобусами категорий M2 (автобус, максимальная масса которого не превышает 5000 кг) и M3 (автобус, максимальная масса которого превышает 5000 кг) могут осуществлять водители, имеющие общий стаж работы не менее двух лет в качестве водителя транспортных средств категории «D».

Выполнять международные автомобильные перевозки пассажиров автобусами категории M2 допускаются водители, имеющие общий стаж работы не менее двух лет в качестве водителя транспортных средств категории «D».

К выполнению международных автомобильных перевозок пассажиров автобусами категории M3 допускаются водители, имеющие общий стаж работы водителем автобуса категории M3 не менее трех лет.

Перевозка пассажиров автомобилями-такси допускаются водителями не моложе 20 лет, имеющие водительское удостоверение на право управления транспортными средствами категории «B» и общий стаж управления автомобилем не менее двух лет или стаж работы в качестве водителя автомобиля не менее одного года.

Водители должны знать требования нормативных правовых актов, регламентирующих выполняемые ими автомобильные перевозки пассажиров. Водители, выполняющие автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси и международные перевозки пассажиров, должны пройти аттестацию по соответствующим программам профессиональной подготовки.

Стаж работы в качестве водителя автомобиля подтверждается при приеме его на работу записями в трудовой книжке, а при необходимости - справками с предыдущих мест работы, заверенными копиями приказов или трудовых договоров (контрактов). Стаж управления автомобилем также подтверждается водительским удостоверением и документами, удостоверяющими владение и пользование автомобилями.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Подразделения технического надзора ГАИ МВД Республики Беларусь.
2. Организация контроля за техническим состоянием и своевременностью прохождения государственного технического осмотра.
3. Контроль за соблюдением требований законодательства перевозчиком.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь 28.11.2005 № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 14.04.2014 №165 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

3. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь 14.06.2006 г. №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Об утверждении Инструкции о порядке деятельности подразделений технического надзора Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: Постановление Министерства внутренних дел Республики Беларусь 30 июня 2006 г. №177 (в ред. постановлений МВД от 19.09.2007 N 223).

Дополнительная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема № 30 «Организация и обеспечение безопасной перевозки грузов
автомобильным транспортом»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 3

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Рост грузоподъемности подвижного состава автомобильного транспорта, расширение производства в добывающей, строительной, химической и других отраслях промышленности, внедрение поточных технологий и другие факторы технико-экономического порядка влекут увеличение количества перевозок грузов. Прежде всего это обусловлено тем, что изготовление сложных конструкций и других изделий в заводских условиях с последующим монтажом или использованием на месте непосредственного применения ускоряет время производства работ, позволяет добиться существенной экономии времени и средств. К тому же, зачастую это является единственно возможным способом решения той или иной технической проблемы.

ВОПРОС 1. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.

Порядок осуществления перевозки грузов на автомобильном транспорте, по дорогам Республики Беларусь, определен в Постановлении Совета Министров от 30.06.2008 года №970 «Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов». В данном постановлении используется ряд терминов:

- грузовое транспортное средство - транспортное средство, предназначенное для автомобильных перевозок грузов;

- грузовое транспортное средство общего назначения - грузовое транспортное средство с бортовой платформой, которая не оборудована средствами самопогрузки-саморазгрузки или другими специальными средствами;

- заказчик автомобильной перевозки - грузоотправитель, грузополучатель, экспедитор;

- специализированное грузовое транспортное средство - грузовое транспортное средство, имеющее специализированный кузов, предназначенный для автомобильной перевозки определенных видов грузов.

При осуществлении перевозки грузов Правила дорожного движения требуют, чтобы масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных заводом-изготовителем для данного транспортного средства.

Перед началом движения и в пути следования водитель обязан при наличии объективной возможности контролировать размещение, крепление и состояние груза во избежание его смещения и падения. Если размещение, крепление, состояние груза создают угрозу безопасности дорожного движения, водитель должен принять меры к устранению возникшей опасности, если такой возможности нет - прекратить дальнейшее движение.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗА ЗАПРЕЩАЕТСЯ, ЕСЛИ ОН:

- создает угрозу безопасности дорожного движения;
- ограничивает водителю обзорность дороги;
- затрудняет управление транспортным средством, нарушает его устойчивость;

- закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки транспортных средств, а также препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой при неисправных световых указателях поворотов;

- создает шум, пылит, загрязняет дорогу и окружающую среду.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Автомобильный перевозчик должен принимать груз к автомобильной перевозке на основании договора, заключенного с заказчиком автомобильных перевозок.

В зависимости от условий автомобильных перевозок между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки могут заключаться:

- договор об автомобильной перевозке груза;
- договор об организации автомобильных перевозок.

По договору об автомобильной перевозке груза автомобильный перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю или уполномоченному на получение груза лицу, а заказчик автомобильной перевозки - оплатить автомобильную перевозку груза в установленном размере.

Заключение договора об автомобильной перевозке груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной или иного транспортного документа установленной формы. Неправильное составление товарно-транспортной накладной или ее утеря не влияют на действительность заключенного договора.

При необходимости выполнения систематических автомобильных перевозок грузов заказчик автомобильной перевозки может заключать с автомобильным перевозчиком договор об организации автомобильных перевозок грузов.

Автомобильный перевозчик должен в срок, определенный в договоре об автомобильной перевозке груза, подать на погрузку грузовое транспортное средство, пригодное для автомобильной перевозки данного вида груза.

Пригодность грузового транспортного средства для автомобильной перевозки того или иного груза определяет грузоотправитель. Если грузоотправителя не удовлетворяет поданное автомобильным перевозчиком грузовое транспортное средство, то он должен составить акт о разногласиях между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки и передать его автомобильному перевозчику.

Автомобильный перевозчик должен перевозить груз по маршруту, определенному в договоре об автомобильной перевозке груза, договоре о фрахтовании для автомобильной перевозки грузов или договоре об организации автомобильных перевозок грузов.

Расстояние автомобильной перевозки груза определяется в соответствии с утвержденными Министерством транспорта и коммуникаций нормами расстояний, а в случае их отсутствия - согласно картам (атласам) автомобильных дорог (планам городов), в том числе на

электронных носителях. При выполнении автомобильных перевозок грузов по регулярным маршрутам расстояние автомобильной перевозки груза может определяться на основании показаний спидометра, зафиксированных в акте о замере расстояний.

Автомобильный перевозчик должен выполнять междугородные внутриобластные и межобластные автомобильные перевозки грузов в сроки, установленные в соответствующем договоре сторон, определяемые на основании рекомендуемых сроков доставки грузов при междугородных автомобильных перевозках.

Срок доставки груза исчисляется с момента приема его к автомобильной перевозке.

При задержке грузового транспортного средства с грузом в пути уполномоченными контролирующими органами срок доставки груза увеличивается на время задержки. Представителем уполномоченного контролирующего органа делается отметка в путевом листе о задержке грузового транспортного средства с указанием причин и времени задержки. В случае, если это оговорено в соответствующем договоре, автомобильный перевозчик информирует грузоотправителя (грузополучателя) о задержке доставки груза.

Типы и параметры тары и упаковки, применяемых для автомобильной перевозки грузов, должны соответствовать требованиям технических нормативных правовых актов Республики Беларусь.

Груз, предъявленный грузоотправителем к автомобильной перевозке в состоянии, не соответствующем требованиям настоящих Правил и условиям соответствующего договора, считается не предъявленным к автомобильной перевозке.

Автомобильный перевозчик может отказаться принять груз к автомобильной перевозке в следующих случаях:

- груз предъявлен в ненадлежащей таре или упаковке;
- груз не соответствует принятому к исполнению заказу;
- масса предъявленной партии груза превышает грузоподъемность грузового транспортного средства;
- движение по автомобильным дорогам маршрута автомобильной перевозки временно прекращено или ограничено.

В указанных случаях заказчик автомобильной перевозки должен возместить автомобильному перевозчику понесенные им затраты на пробег грузового транспортного средства от места стоянки (подачи) до места погрузки и обратно.

Грузоотправитель (экспедитор) не должен предъявлять, а автомобильный перевозчик принимать груз к автомобильной перевозке в следующих случаях:

- автомобильная перевозка такого груза запрещена законодательством Республики Беларусь;

- грузы товарного характера (или грузы нетоварного характера, по которым не ведется складской учет товарно-материальных ценностей, но организован учет путем замера, взвешивания, геодезического замера) не оформлены товарно-транспортными накладными или не имеют соответствующих сертификатов;

- предъявленные к автомобильной перевозке грузы по своим свойствам не допускаются к совместной автомобильной перевозке на одном грузовом транспортном средстве;

- груз создает угрозу безопасности дорожного движения, ограничивает водителю обзор, затрудняет управление грузовым транспортным средством и нарушает его устойчивость, закрывает внешние световые приборы, световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, создает шум, пылит, загрязняет дороги и окружающую среду.

Запрещается выполнение внутриреспубликанской автомобильной перевозки грузов товарного характера (или грузов нетоварного характера, по которым не ведется складской учет товарно-материальных ценностей, но организован учет путем замера, взвешивания, геодезического замера) без наличия у сопровождающего эти грузы лица оформленных в соответствии с законодательством Республики Беларусь первого и третьего экземпляров товарно-транспортной накладной.

Без оформления товарно-транспортной накладной допускается выполнение автомобильной перевозки грузов нетоварного характера, по которым не ведется складской учет товарно-материальных ценностей, если по условиям соответствующего договора не требуется организовывать их учет путем замера, взвешивания, геодезического замера.

Сопровождение грузов может осуществляться автомобильным перевозчиком или заказчиком автомобильной перевозки согласно условиям соответствующего договора.

Заказчик обязан организовать сопровождение грузов в случаях, если необходимы:

- соблюдение особых условий автомобильной перевозки (взрывчатые, сжатые и самовозгорающиеся вещества, сжатые и сжиженные газы; легковоспламеняющиеся жидкости (кроме жидких топлив), отравляющие сильнодействующие ядовитые вещества, едкие вещества);

- особая охрана (драгоценные камни и металлы, ювелирные и художественные изделия, антиквариат, картины, скульптуры и другие произведения искусства);

- уход в процессе автомобильной перевозки (животные, птицы, живая рыба и пчелы);

- обязательное сопровождение (товары, относящиеся к непищевой спиртосодержащей продукции и непищевому этиловому спирту (постановление Совета Министров Республики Беларусь от 27 марта 2007 г. N 381 «Об утверждении перечня товаров с указанием кода Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Республики Беларусь, относящихся к непищевой спиртосодержащей продукции и непищевому этиловому спирту, к которым применяется обязательное сопровождение»).

Автомобильный перевозчик может принять к автомобильной перевозке грузы с объявленной в заявке заказчиком автомобильной перевозки ценностью, если у него не вызывает сомнений ее величина. В противном случае он может привлечь экспертов и составить акт о реальной стоимости груза.

Заказчик автомобильной перевозки имеет право объявить ценность при предъявлении грузов к автомобильной перевозке.

Объявление заказчиком автомобильной перевозки ценности части груза, перевозимого по одной товарно-транспортной накладной, не допускается.

При приемке-выдаче грузов, перевозимых навалом, насыпью, наливом и в контейнерах, масса этих грузов должна быть определена и указана в товарно-транспортной накладной.

Тарные и штучные грузы могут быть приняты автомобильным перевозчиком к автомобильной перевозке только в том случае, если в товарно-транспортной накладной указаны масса грузов и количество грузовых мест.

Грузоотправитель должен указать в товарно-транспортной накладной массу груза и способ ее определения, если масса определялась непрямым взвешиванием.

При автомобильной перевозке грузов в крытом грузовом транспортном средстве или его отдельных секциях, контейнерах или цистернах, опломбированных грузоотправителем, определение массы груза производится грузоотправителем.

Грузы, имеющие маркировочную массу «нетто» или «брутто», взвешиванию не подлежат. Автомобильный перевозчик при отсутствии нарушения целостности тары или упаковки принимает у грузоотправителя груз согласно массе, указанной на маркировке.

Домашние животные, мясо и мясные продукты, растения, фрукты, овощи, семена и другие подкарантинные материалы должны приниматься к автомобильной перевозке при наличии соответствующих ветеринарных

свидетельств, разрешений или карантинных сертификатов, выдаваемых в установленном порядке.

ВОПРОС 2. УСЛОВИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ГРУЗОВ

Перевозка отдельных видов грузов имеет свои специфические особенности, т.к. они могут отличаться по своим метрическим характеристикам, способу погрузки-выгрузки, сроку сохранности, особенностям перевозки и т.д., что в свою очередь предъявляет к перевозчику ряд требований.

Зерно может перевозиться на хлебоприемные пункты бестарным способом на грузовых транспортных средствах общего назначения или же с самосвальным кузовом. Для более полного использования грузоподъемности транспортного средства борта кузова могут наращиваться.

Овощи могут перевозиться на грузовых транспортных средствах общего назначения, а также грузовых транспортных средствах с кузовами типа «фургон», «изотермический фургон» или «рефрижератор». Автомобильная перевозка овощей должна осуществляться по товарно-транспортной накладной с учетом фактической массы груза.

Силосная масса, солома, сено и лен должны перевозиться бестарным способом на грузовом транспортном средстве с бортовой платформой или самосвальным кузовом. Автомобильный перевозчик может наращивать борта кузова грузового транспортного средства для более полного использования его грузоподъемности до высоты 1,5 метра от пола кузова. В этом случае груз должен размещаться таким образом, чтобы не ограничивать водителю обзор, не затруднять управление, не нарушать устойчивости грузового транспортного средства, не закрывать внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не загрязнять дороги.

Автомобильная перевозка животных или птицы должна осуществляться на специализированном грузовом транспортном средстве, если такой возможности нет - на транспортном средстве общего назначения, которое будет оборудовано для данной перевозки. В этом случае грузовое транспортное средство должно быть оборудовано деревянными щитами или металлическими решетками высотой не менее 1,5 метра (для лошадей не менее 2 метров) от пола платформы и приспособлениями для привязывания животных. У перевозчика должно быть ветеринарное свидетельство, а в необходимых случаях - разрешение карантинной службы, а также должно быть обеспечено сопровождение

грузового транспортного средства независимо от количества животных или птицы.

Автомобильный перевозчик должен перевозить скоропортящиеся грузы в специализированных грузовых транспортных средствах с изотермическим кузовом (изотермических фургонах, рефрижераторах или цистернах) с соблюдением температурных режимов предъявляемых и перевозимых пищевых продуктов при междугородных автомобильных перевозках. Городские и пригородные перевозки скоропортящихся грузов на грузовом транспортном средстве с бортовым кузовом, осуществляются путем укрытия его брезентом или покрывалом, или же с кузовом типа «фургон» при условии проветривания.

Автомобильный перевозчик должен доставлять скоропортящиеся грузы по назначению исходя из среднесуточного пробега 350 км. Если скоропортящиеся грузы перевозятся на расстояние свыше 350 км и грузовое транспортное средство обслуживают два водителя, то среднесуточный пробег может быть 600 км. Предельные сроки доставки грузов исчисляются с момента окончания погрузки и оформления документов до момента прибытия грузового транспортного средства к грузополучателю.

Для изделий из мяса и рыбы, дрожжей, а также некоторых видов молочных изделий грузоотправитель может устанавливать строго ограниченные сроки автомобильной перевозки и хранения при определенном температурном режиме (не допускается повышение температуры этих продуктов выше +8 °С).

Автомобильный перевозчик только после санитарной обработки кузова грузового транспортного средства может осуществлять автомобильную перевозку:

- скоропортящихся и других продовольственных или промышленных грузов (ваты, ювелирных изделий, книг, ковров, мехов, одежды, пряжи, пуха, пера, тары, хлопка) - после автомобильной перевозки мяса;

- скоропортящихся грузов - после автомобильной перевозки резиновых, соломенных, фарфоровых и фаянсовых изделий, кофе, лаврового листа, муки, перца, пера, пряжи, соли, сургуча, чая и т.д.

Алкогольные и безалкогольные напитки могут перевозиться бестарным способом в специализированных грузовых транспортных средствах (цистернах) или тарным способом на транспортных средствах общего назначения. Тип грузового транспортного средства, его пригодность для автомобильной перевозки алкогольных и безалкогольных напитков, а также температурный режим устанавливаются грузоотправителем.

Автомобильный перевозчик должен предоставлять для автомобильной перевозки хлеба и хлебобулочных изделий грузовое

транспортное средство с кузовом типа «фургон», разделенным на секции и оборудованным направляющими для установки лотков, или транспортное средство, приспособленное для автомобильной перевозки хлеба и хлебобулочных изделий в контейнерах.

Автомобильная перевозка мучнисто-кондитерских изделий должна осуществляться в грузовых транспортных средствах с изотермическим кузовом или кузовом типа «фургон». Совместная автомобильная перевозка мучнисто-кондитерских изделий с непищевыми продуктами, а также с продуктами, имеющими резкий запах, или со свежеспеченным хлебом не допускается.

При автомобильной перевозке муки и крупы автомобильный перевозчик должен обеспечить их защиту от атмосферных осадков. Совместная автомобильная перевозка муки и крупы с грузами, имеющими устойчивый запах или загрязняющими поверхность их упаковки, не допускается. Мука может перевозиться как бестарным, так и тарным способом, а крупа - только тарным способом.

При автомобильной перевозке сахара и соли грузоотправитель должен упаковать их в специальную тару и обеспечить защиту от атмосферных осадков. При перевозке на поддонах мешки должны быть увязаны если высота их укладки превышает высоту бортов кузова транспортного средства.

При автомобильной перевозке промышленных товаров (текстильные и трикотажные изделия, обувь, бытовые машины и приборы, мебель и другие) должна быть обеспечена их сохранность и защита от атмосферных осадков. Текстильные изделия должны упакованы в специальную жесткую, полужесткую и мягкую тару.

Цемент может перевозиться как бестарным, так и тарным способом. При перевозке цемента должна быть обеспечена его защита от атмосферных осадков.

При перевозке в зимнее время года навалочных материалов (песка, гравия, щебня, мела и т.д. должно быть обеспечено покрытие внутренней поверхности кузова грузового транспортного средства в зависимости от свойств перевозимого груза специальными материалами (лаком, опилками, мелким песком, известью, поваренной солью и другими), предотвращающими примерзание груза к поверхности кузова. Также кузов грузового транспортного средства должен быть оборудован пологом для защиты автомобильной дороги и придорожной полосы от загрязнений.

При перевозке леса и пиломатериалов грузовое транспортное средство общего назначения должно быть оборудовано специальными приспособлениями, предотвращающими возможность сдвигания леса и пиломатериалов на кабину, а за кабиной установить щит для защиты ее от ударов торцами хлыстов, бревен и других пиломатериалов.

Перевозка металла и изделий из него разделяется на следующие группы: малогабаритный металл (метизы, электроды, чугуны, ферросплавы, кровельная жечь, бухты и другие), удлиненный прокат различных профилей (длиной не более 6 м), длинномерный прокат длиной от 6 до 14 м (пруток диаметром 10 - 18 мм, лист толщиной 2 мм и более, профиль или труба). Перевозка удлиненного проката осуществляется посредством увязывания его отдельные единицы в пачки или пакеты. Пачки должны быть прочно обвязаны проволокой или лентой не менее чем в двух местах, а концы проволоки или ленты прочно закручены.

ВОПРОС 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ.

Для организации работы по обеспечению безопасного выполнения автомобильных перевозок грузов автомобильный перевозчик должен иметь службу безопасности дорожного движения или соответствующего специалиста, на которого возложены эти функции.

Требования к автомобильному перевозчику по обеспечению безопасности автомобильной перевозки грузов определены в Главе 34 Постановления Совета Министров Республики Беларусь №970.

В данном нормативном документе сказано, что для обеспечения безопасности автомобильной перевозки грузов автомобильный перевозчик должен:

- организовать работу по недопущению нарушения требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения и требований безопасной автомобильной перевозки грузов;

- назначить на должности, которые связаны с обеспечением безопасного выполнения автомобильных перевозок грузов, лиц, прошедших специальную подготовку;

- установить постоянный контроль за выполнением должностными лицами и работниками возложенных на них обязанностей по обеспечению безопасного выполнения перевозки грузов;

- обеспечить постоянный контроль за соблюдением установленного режима труда и отдыха водителей;

- обеспечить соответствие грузовых транспортных средств виду автомобильной перевозки, объемам и характеристикам перевозимых грузов;

- обеспечить содержание транспортных средств в технически исправном состоянии, не допуская их к участию в дорожном движении с неисправностями, при которых запрещается эксплуатация;

- организовать проведение служебных расследований, обеспечить учет и анализ дорожно-транспортных происшествий, в которых участвовали транспортные средства автомобильного перевозчика, а также выяснить причины, способствующие их возникновению;

- обеспечить учет данных о квалификации водителей, их стаже работы на определенных типах транспортных средств, сроках прохождения медицинского освидетельствования, об участии в дорожно-транспортных происшествиях, допущенных нарушениях Правил дорожного движения;

- ежегодно планировать и проводить мероприятия, направленные на соблюдение Правил дорожного движения и требований обеспечения безопасного выполнения автомобильных перевозок грузов;

- оперативно доводить до водителей сведения о причинах и обстоятельствах известных ему дорожно-транспортных происшествий;

- проводить комплекс мероприятий, направленных на повышение профессионального мастерства водителей;

- организовать проведение предрейсовых и иных медицинских обследований водителей транспортных средств. Если водитель, осуществляющий деятельность в качестве индивидуального предпринимателя, обязан проходить предрейсовое медицинское обследование в организациях, имеющих специальное разрешение (лицензию) на данный вид деятельности;

- обеспечить учет и анализ данных медицинских обследований водителей, склонных к употреблению алкогольных напитков, наркотиков или страдающих хроническими заболеваниями;

- контролировать сроки прохождения водителями обязательного периодического медицинского обследования;

- контролировать пригодность дорожных условий для осуществления автомобильных перевозок и принимать меры по приостановлению и (или) изменению маршрута автомобильных перевозок в случае несоответствия дорожных условий установленным требованиям;

- проводить инструктажи водителей и т.д.

Для проведения учебной и профилактической работы автомобильный перевозчик может оборудовать специальное помещение, оснащенное учебно-наглядными материалами, плакатами, тренажерами.

Определенные требования предъявляются непосредственно к самим водителям транспортных средств. Так к выполнению внутриреспубликанских автомобильных перевозок грузов могут допускаться водители, имеющие водительское удостоверение на право управления механическим транспортным средством категорий «В» и «С» или составом транспортных средств категорий «ВЕ» и «СЕ», а также медицинскую справку.

Международные автомобильные перевозки грузов могут выполняться на:

- транспортных средствах категорий «В» или «С», разрешенный максимальный вес которых не превышает 7500 кг, водителями не моложе 18 лет с общим стажем работы в качестве водителя транспортных средств категории «В» и «С» не менее двух лет;

- составах транспортных средств категорий «ВЕ» или «СЕ» водителями не моложе 21 года с общим стажем работы в качестве водителя составов транспортных средств категорий «ВЕ» или «СЕ» не менее двух лет.

Водитель, который выполняет международные автомобильные перевозки грузов, должен пройти обучение по соответствующей программе и знать положения нормативных правовых актов, регулирующих выполнение данных перевозок.

Ежедневно перед выездом на линию водитель грузового транспортного средства обязан пройти медицинское обследование с отметкой в путевом листе. Если водитель выполняет внутриреспубликанские автомобильные перевозки, тогда он должен иметь при себе:

- путевой лист;
- товарно-транспортную накладную на бумаге или в виде электронного документа, содержащуюся на материальном носителе и других документов, оформленных грузоотправителем;
- свидетельство о регистрации (технический паспорт);
- сертификат о прохождении государственного технического осмотра;
- документ, подтверждающий заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства либо договор страхования «Зеленая карта»;
- копию договора аренды, если автомобильный перевозчик не является владельцем грузового транспортного средства;
- санитарный паспорт на грузовое транспортное средство, при перевозке грузов требующих специального санитарного режима, за исключением транспортных средств, выполняющих международные перевозки;
- медицинскую справку о состоянии здоровья водителя, за исключением водителей, выполняющих международные перевозки.

Для выполнения международных перевозок грузов, дополнительно к перечисленным документам необходимо иметь:

- регистрационные листки (тахограммы) или карточку водителя;
- свидетельство об окончании курсов по выполнению международных перевозок грузов;

- книжку МДП и в установленном порядке оформленное свидетельство о допуске грузового транспортного средства к международной автомобильной перевозке грузов;
- свидетельство о соответствии грузового транспортного средства нормам, требующим соблюдения специального санитарного режима;
- термограммы (листки контроля температурного режима) при автомобильной перевозке скоропортящихся продуктов, требующих поддержания температурного режима;
- ветеринарный сертификат (при автомобильной перевозке животных и других грузов, подлежащих ветеринарному надзору);
- карантинный сертификат (при автомобильной перевозке подкарантинных материалов);
- фитосанитарный сертификат (при автомобильной перевозке соответствующих грузов);
- специальное разрешение на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;
- товарно-транспортную накладную «CMR»;
- сертификат соответствия качества (при автомобильной перевозке промышленных и продовольственных товаров).

Кроме этого, при выполнении автомобильных перевозок в государства, в которых предъявляются дополнительные требования необходимо также иметь:

- разрешение соответствующих органов государственного управления на вывоз грузов;
- международный сертификат взвешивания грузового транспортного средства на территории СНГ;
- международный сертификат технического осмотра;
- сертификат соответствия грузового транспортного средства требованиям резолюций Европейской конференции министров транспорта;
- сертификаты об экологической и другой безопасности грузового транспортного средства;
- разрешение на проезд по территории иностранных государств.

Водитель, который выполняет автомобильные перевозки скоропортящихся грузов и грузов, требующих соблюдения при их перевозке специального санитарного режима, должен иметь спецодежду и соблюдать правила личной гигиены.

ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ГРУЗОВЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ

Каждое грузовое транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов должно быть зарегистрировано в установленном

порядке, иметь регистрационные и отличительные знаки государства регистрации, оснащено аптечкой, огнетушителем, противооткатным упором и знаком аварийной остановки. Техническая исправность грузового транспортного средства должна подтверждаться сертификатом о прохождении государственного технического осмотра.

Грузовое транспортное средство, выполняющее международные автомобильные перевозки должно иметь контрольное устройство (тахограф), а при перевозке скоропортящихся грузов, дополнительно оборудоваться соответствующей табличкой.

Грузовое такси, в котором производится оплата автомобильной перевозки грузов физических лиц наличными денежными средствами, оборудуется зарегистрированным в налоговом органе таксометром. У автомобильного перевозчика должен быть при себе договор на техническое обслуживание и ремонт таксометра.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

К семинарскому занятию повторить вопросы:

1. Общие условия выполнения автомобильных перевозок грузов.
2. Условия выполнения автомобильных перевозок отдельных видов грузов.
3. Обеспечение безопасного выполнения автомобильных перевозок грузов.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 13.10.2014 №483) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

3. Об утверждении положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: Постановление Совета Министров Республики Беларусь 31.12.2002 N 1851 (в редакции Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

4. Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

Основная литература:

Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 30.06.2008 г., №970 (в ред. постановления Совета Министров Республики Беларусь от 16.03.2015 №195) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

Дополнительная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для
сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема № 31 «Организация и обеспечение безопасности перевозки опасных,
крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 3

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Рост грузоподъемности подвижного состава автомобильного транспорта, расширение производства в добывающей, строительной, химической и других отраслях промышленности, внедрение поточных технологий и другие факторы технико-экономического порядка влекут увеличение количества перевозок грузов. Прежде всего это обусловлено тем, что изготовление сложных конструкций и других изделий в заводских условиях с последующим монтажом или использованием на месте непосредственного применения ускоряет время производства работ, позволяет добиться существенной экономии времени и средств

Заметно возрастает интенсивность перевозок опасных грузов. Их название говорит само за себя. Будучи помещенными в современные транспортные средства, при ДТП они превращаются во всеокрушающие снаряды. Поэтому происшествия, связанные с перевозкой опасных грузов – неизменные лидеры по тяжести последствий.

ВОПРОС 1. ОРГАНИЗАЦИЯ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ И КРУПНОГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ ПО ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Исходя из действующих нормативных правовых актов и физических параметров грузов, перевозимых автомобильным транспортом, данные грузы можно условно подразделить на следующие категории:

- обычные;
- крупногабаритные;
- тяжеловесные;
- опасные.

К обычным грузам можно отнести те из них, масса которых и распределение нагрузки по осям не превышают величин, установленных заводом изготовителем, а также не выступают за габариты транспортного средства.

К крупногабаритным грузам относятся грузы, которые выступают за габариты транспортных средств, предназначенных для эксплуатации на дорогах общего пользования, спереди или сзади от 1 до 2 м, либо имеющие габарит более 0,4 м от внешнего края переднего или заднего габаритного огня. Согласно Правил дорожного движения их перевозка допускается при условии обозначения специальными знаками «Крупногабаритный груз», выполненными в виде щитков размером 0,4 x 0,4 м.

К крупногабаритным грузам также относятся:

- одиночные транспортные средства длиной более 12 м;
- автопоезда длиной более 20 м и автопоезда, имеющие в своем составе два и более прицепа или полуприцепа, независимо от их общей длины;
- двухзвенные сочлененные автобусы и троллейбусы;
- транспортные средства с грузом и без груза шириной более 2,5 м (рефрижераторы и изотермические кузова более 2,6 м);
- грузы высотой более 4 м (с учетом высоты платформы);
- грузы, выступающие за заднюю точку габарита ТС более 2 м.

К тяжеловесным относятся следующие грузы:

- полная масса которых превышает значения в 12 тонн, для одиночного транспортного средства при расстоянии между осями равном 3 метра;
- осевая масса грузов превышает 4,5 тонны при расстоянии между осями до 1 метра;
- при движении по мостовым сооружениям полная масса груза превышает 30 тонн, при расстоянии между осями более 7,5 метров.

Среди крупногабаритных грузов наиболее распространены перевозки изделий, имеющих сверхнормативную ширину и высоту. Длинномерные грузы встречаются значительно реже, что обусловлено, прежде всего, сложностью преодоления поворотов в населенных пунктах. Успешно развиваются перевозки тяжеловесных грузов. Росту объема перевозок способствует увеличение и совершенствование специализированного парка транспорта большой грузоподъемности и крупнотоннажных прицепов к ним. Однако перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов ставят ряд проблем организационно-технического характера, поскольку при их осуществлении требуется предварительное решение вопросов не только *обеспечения безопасности движения*, но и *сохранности дорог и дорожных сооружений*, вплоть до предварительной реконструкции проезжей части, мостов, эстакад, подготовки объездов и т. д. Это необходимо в связи с недостаточной шириной дорог, ограниченной высотой проездов, путепроводов, линий электропередач и связи, недостаточной прочностью дорожных покрытий и искусственных сооружений, малыми радиусами поворотов и т. д. В связи с этим нередко требуется изменение времени, маршрута перевозок, замены тягачей и автомобилей прикрытие, а также проводить разборку или облегчение перевозимых конструкций. Указанные обстоятельства определяют необходимость разрешительной системы в данном виде перевозок.

Порядок участия в дорожном движении тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (далее - ТКТС) при их проезде по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь, а также при необходимости их проезда по улицам населенных пунктов по которым проходит маршрут движения ТКТС, определяется инструкцией утвержденной постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 августа 2011 г. №50 (в редакции постановления от 10.07.2012 №33).

Проезд ТКТС по автомобильным дорогам допускается в случае перевозки грузов, которые не могут быть разделены на части без чрезмерных затрат или порчи этих грузов и только при наличии специального разрешения с указанием маршрута движения, выданного уполномоченной организацией. В случае превышения допустимых весовых параметров транспортного средства до 2 процентов включительно наличие специального разрешения не требуется.

К перечню грузов, которые не могут быть разделены на части без чрезмерных затрат или порчи этих грузов относятся:

1. Железобетонные балки мостовых пролетов и других сооружений, а также отдельные технологические блоки.
2. Сварные фермы мостовых и других производственно-технических конструкций.

3. Трубы большого диаметра, не более двух.
4. Большегрузные транспортные средства.
5. Строительная техника.
6. Сельскохозяйственные машины и механизмы.
7. Автомобильные краны.
8. Станки.
9. Промышленные трансформаторы, генераторы, шаровые мельницы, печи.
10. Автоцистерны, наполненные жидкими веществами.
11. Рефрижераторы.
12. Емкости (реакторы) для пивоваренных, сахарных и нефтеперерабатывающих заводов.
13. Трамваи.
14. Теплоходы (катера), самолеты.
15. Морские контейнеры.
16. Железнодорожные вагоны.
17. Проходческие щиты.
18. Военная техника.
19. Скоропортящиеся грузы, имеющие соответствующие маркировку и отметку в сопроводительных транспортных документах.

Чтобы получить разрешение на перевозку крупногабаритного или тяжеловесного груза, предприятия, фирмы и частные лица представляют в территориальные дорожные органы заявления, в которых указываются: наименование и адрес грузоперевозчика, маршрут перевозки, время и дата ее осуществления, минимальный радиус поворота транспортного средства с грузом, количество осей, колес и схема их взаиморасположения, распределение нагрузки по осям, общий фактический вес, габариты скорость движения и марка используемого транспортного средства. Существенное значение при этом имеют протяженность маршрута и категория используемых автомобильных дорог. Если перевозка осуществляется в пределах одного административного района или города либо по дорогам местного значения, то разрешение выдают соответствующие владельцы автомобильных дорог и другие территориальные дорожные органы, на которые возлагается управление той или иной сетью дорог. В этом случае также необходима разработка проекта перевозки грузов.

Разработка проекта перевозки проводится при наличии хотя бы одного из следующих условий:

- общая масса ТКТС превышает 100 т;
- длина ТКТС превышает 30 м;
- ширина ТКТС превышает 5 м;

- высота ТКТС превышает 5 м или в случае, если запас в свету над провозимым грузом менее 40 см до нижней точки искусственного сооружения.

Работы и услуги по проведению обследования, разработке технического заключения, проекта перевозки, проекта по усилению автомобильных дорог и искусственных сооружений и выполнению других мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, сохранности автомобильных дорог и искусственных сооружений на них выполняются на основании договора между владельцем (пользователем) ТКТС и специализированной организацией.

После получения разрешения в дорожных органах грузоперевозчик обязан согласовать перевозку с подразделением ГАИ, на территории обслуживания, которого начинается маршрут движения. В ходе согласования определяется максимальная скорость движения ТС, дополнительные меры безопасности перевозки с учетом погодных условий и может принять решение о необходимости сопровождения груза автомобилем прикрытия или патрульным автомобилем ДПС ГАИ.

Как правило, разрешение выдается на одну перевозку. Однако при систематических перевозках однотипных грузов по установленному маршруту срок действия разрешения может достигать до трех месяцев.

Скорость движения ТКТС при его сопровождении не должна превышать 50 км/ч. Уполномоченной организацией могут вводиться дополнительные ограничения скоростных режимов с учетом условий дорожного движения, состояния искусственных сооружений, характеристик груза, а также требований других организаций, согласующих маршрут движения ТКТС. Разрешенный режим движения может иметь переменный характер на различных участках маршрута движения ТКТС.

Ограничения скоростного режима указываются в специальном разрешении в графе «Особые условия движения по автомобильным дорогам общего пользования и искусственным сооружениям». При движении ТКТС должно быть обозначено опознавательными знаками в соответствии с Правилами дорожного движения.

Для обозначения, движущегося ТКТС независимо от времени суток должен быть включен проблесковый маячок оранжевого цвета, который должен располагаться на верхнем элементе конструкции ТКТС. При ширине транспортного средства более 3,5 м проблесковыми маячками оранжевого цвета должны быть дополнительно оборудованы его крайние габариты по ширине.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения, сохранности автомобильных дорог и искусственных сооружений на них при выборе маршрута движения ТКТС должны быть оценены следующие

параметры: транспортно-эксплуатационное состояние и несущая способность автомобильных дорог, грузоподъемность и габариты искусственных сооружений на предлагаемом маршруте, а также интенсивность дорожного движения.

При выборе маршрута движения ТКТС должны учитываться обстоятельства, связанные с выполнением дорожных работ, при которых значительно изменяются существующие схемы организации дорожного движения, например: закрытие полос движения, выезд на встречную полосу движения, ремонт инженерных сооружений, маршруты объездов закрытых участков и другие обстоятельства.

В соответствии с инструкцией, сопровождение ТКТС обязательно при наличии хотя бы одного из следующих условий:

Автомобилем прикрытия:

- при ширине транспортного средства от 3,5 м до 4 м включительно;
- при высоте транспортного средства более 5 м, а также при высоте транспортного средства с грузом или без груза, когда при проезде хотя бы одного искусственного сооружения на маршруте движения не обеспечивается 40 см запаса в свету;

- при длине транспортного средства более 24 м и до 30 м включительно;

- при общей массе транспортного средства более 60 т и до 80 т включительно;

Автомобилем сопровождения:

- при ширине транспортного средства более 4 м;

- при длине автопоезда более 30 м;

- при общей массе транспортного средства более 80 т;

- если транспортное средство при движении частично занимает полосу встречного движения;

- если в процессе движения возникает необходимость проведения дополнительных мероприятий по регулированию дорожного движения для обеспечения безопасного проезда ТКТС. В темное время суток и только в исключительных случаях разрешается движение ТКТС, определенных в специальном разрешении.

Автомобиль сопровождения или автомобиль прикрытия должен двигаться таким образом, чтобы максимально обеспечить безопасность дорожного движения исходя из сложившейся обстановки.

В перечисленных случаях, владелец (пользователь) ТКТС не менее чем за 3 рабочих дня до начала перевозки должен проинформировать о времени и маршруте движения соответствующие управления ГАИ, по территории которых проходит маршрут перевозки.

Контролируя движение крупногабаритного транспорта при несении службы, особое внимание следует обращать на нарушения установленных

правил перевозки со стороны водителей и должностных лиц, занятых организацией данного вида перевозок.

Как показывает практика, к наиболее распространенным нарушениям правил, совершаемых водителями ТС при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов, относятся:

- отсутствие знака ограничения скорости движения;
- перевозка груза по времени, не указанном в разрешении;
- превышение установленной в разрешении максимальной скорости движения;
- отсутствие сигнальных щитков «Крупногабаритный груз» со световозвращающей поверхностью;
- отсутствие разрешения на перевозку;
- наличие в разрешении или пропуске исправлений и приписок;
- отклонения от маршрута движения, указанного в пропуске;
- несоответствие размеров и веса ТС параметрам, указанным в разрешении;
- отсутствие опознавательных знаков автопоезда на автомобиле-тягаче и прицепных устройствах;
- отсутствие опознавательного знака крупногабаритного транспортного средства и т.д.

В сложных случаях, при осуществлении перевозки, желательно рекомендовать грузоотправителям не решать проблемы транспортировки самостоятельно, а обратиться в специализированные предприятия, запретить перевозки в случае осложнения дорожных условий либо в условиях недостаточной видимости, ночью и в сумерках, ограничить скорость движения определенными пределами, отмечая свои требования в графе «Особые отметки» бланка разрешения. При этом важно своевременно *консультироваться* со специалистами в сферах автомобильного транспорта и автомобильных дорог, поскольку на ГАИ возлагается ответственность конечной инстанции, разрешающей перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

ВОПРОС 2. ОРГАНИЗАЦИЯ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ И КОНТРОЛЬ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Особенность опасных грузов состоит в том, что они способны взрываться, самовозгораться, оказывать отравляющее воздействие, проявлять себя как канцерогены и т. п., в результате чего могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, наносить вред окружающей природной среде, приводить к уничтожению материальных ценностей.

Так же, как крупногабаритные и тяжеловесные грузы, они перевозятся по специальным правилам.

Отношения, возникающие при перевозке опасных грузов по дорогам общего пользования на территории Республики Беларусь регулирует Закон Республики Беларусь «О перевозке опасных грузов» от 6 июня 2001 года №32-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 12.07.2013 N 62-З).

Действие настоящего Закона не распространяется на технологические перевозки опасных грузов на территориях организаций, осуществляющих их производство, переработку, хранение, применение или уничтожение, если такие перевозки осуществляются без выхода на автомобильные дороги общего пользования и железнодорожные пути общего пользования.

Государственное регулирование в области перевозки опасных грузов осуществляется Президентом Республики Беларусь, Советом Министров Республики Беларусь, Министерством по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь и другими республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными и распорядительными органами в пределах их компетенции.

Правила по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом утверждены постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь №61 от 8 декабря 2010 года (в редакции постановления №6 от 12.03.2015) и являются техническим нормативным правовым актом, устанавливающим обязательные для соблюдения требования в области перевозки опасных грузов, в том числе перечни опасных грузов, допущенных к перевозке.

В зависимости от физико-химических характеристик опасные вещества подразделяются на 9 классов:

- класс 1. Взрывчатые вещества и изделия;
 - класс 2. Газы - сжатые, сжиженные и растворенные под давлением газы;
 - класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкости
- легковоспламеняющиеся жидкости;
- класс 4.1. Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества;
 - класс 4.2. Вещества, способные к самовозгоранию;
 - класс 4.3. Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой
- класс 5.1. Окисляющие вещества
 - класс 5.2. Органические пероксиды
 - класс 6.1. Токсичные вещества

- класс 6.2. Инфекционные вещества;
- класс 7. Радиоактивные материалы;
- класс 8. Коррозионные вещества;
- класс 9. Прочие опасные вещества и изделия.

К первому классу относятся взрывчатые вещества и изделия, содержащие одно или несколько взрывчатых веществ, а также средства взрывания.

Ко второму классу относятся сжиженные, сжатые и растворенные под давлением газы с абсолютным давлением паров 3 кг/см^2 и выше либо имеющие критическую температуру менее 50°C .

Третий класс составляют жидкости, растворы и суспензии, имеющие температуру вспышки не более 61°C в закрытом сосуде.

К четвертому классу относятся легковоспламеняющиеся или самовоспламеняющиеся твердые вещества.

К пятому классу относятся активно окисляющие вещества и органические пероксиды, способные поддерживать горение, вызывающие самовозгорание и взрыв.

Шестой класс составляют ядовитые и инфекционные вещества, способные вызвать смерть, отравление или заболевание при попадании внутрь организма или при соприкосновении с кожей человека.

Седьмой класс - вещества с удельной радиоактивностью более 70 кБк/кг .

К восьмому классу относятся вещества, которые могут вызвать серьезные повреждения живой ткани при утечке и просыпании, либо разрушении грузов и транспортных средств, а также вызвать пожар при взаимодействии с органическими материалами или некоторыми химическими веществами.

Девятый класс объединяет вещества с относительно низкой опасностью при транспортировке, не отнесенные ни к одному из перечисленных классов, но требующие применения определенных правил перевозки и хранения.

Вещества, жидкости и газы с физико-химическими свойствами высокой степени опасности - взрывчатые, радиоактивные, самовозгорающиеся, едкие, сильно ядовитые и т. п. - принято именовать особо опасными, а нефтепродукты, эфиры, пестициды, красители, смолы, хлопок и некоторые другие горючие материалы - веществами с относительно низкой опасностью.

В связи с перевозками опасных грузов автомобильным транспортом возникает необходимость защиты среды обитания людей, живущих вблизи автомобильных дорог, и, конечно же, водителей и пассажиров ТС от возможных взрывов, пожаров, отравлений, радиоактивного излучения и

других вредных воздействий. Эта задача решается преимущественно путем:

1) применения особого порядка упаковки и размещения опасных грузов в транспортных средствах;

2) использования специализированных или специально оборудованных ТС;

3) обучения по специальным программам водителей ТС и лиц, сопровождающих опасные грузы;

4) оптимизации маршрутов и порядка перевозок;

5) применения системы информации об опасности (далее - СИО).

К основным элементам СИО относятся:

- информационные таблицы - для обозначения транспортных средств;

- аварийные карточки - для определения мероприятий по ликвидации аварий или инцидентов и их последствий;

- информационные карточки - для расшифровки кодов экстренных мер, указанных в информационных таблицах;

- специальные окраска и надписи - для транспортных средств, перевозящих опасные грузы.

Для получения разрешения на перевозку особо опасных грузов предприятия, организации, учреждения и фирмы обязаны представить в подразделения ГАИ по месту приема груза следующие документы:

1. Аварийную карточку системы информации об опасности, в которой указываются: техническое наименование, класс груза, код экстренных мер, предпринимаемых при ликвидации возможных аварий, и номер груза по перечню ООН, физические и химические свойства груза, данные о его пожаро - и взрывоопасности, опасности для жизни живых организмов, перечень огнегасящих средств, мер первой медицинской помощи, индивидуальных средств защиты и способов обезвреживания груза.

2. В левой стороне информационной таблицы указывается *знак опасности*, цвет и надписи на котором характеризуют опасный груз, номер его класса и подкласса. Данный знак указывает на вид опасности посредством использования пяти основных символов: «взрыв», «пламя», «токсичность», «коррозия», «радиоактивность». Сочетание цифр и букв в верхней части таблицы представляет собой код экстренных мер (КЭМ), который указывает перечень необходимых действий в случаях разрушения тары, утечки опасного вещества, возникновения пожара и т. д. Код экстренных мер может состоять из одного или нескольких цифр и букв, каждой из которых соответствует определенное действие по ликвидации последствий возникновения аварии. Расшифровка кода не представляет труда и в необходимых случаях может быть произведена с помощью карточки системы информации об опасности.

3. Цифра в нижней части информационной таблицы указывает порядковый номер опасного вещества, присвоенный Комитетом экспертов ООН по перевозке опасных грузов. Например, дизельному топливу присвоен номер 1202, автомобильному

4. Свидетельство о допуске ТС к перевозке опасного груза, выданное отделением (отделом) ГИБДД после технического осмотра транспортного средства.

5. Маршрут перевозки опасного груза, в котором так же, как и в аварийной карточке, указываются: техническое наименование, класс, код экстренных мер, вес опасного груза, допустимая скорость его перевозки и другие особые условия движения, наименование населенных пунктов, улиц, автомобильных дорог и места стоянок, пунктов погрузки и разгрузки на маршруте движения.

Маршрут перевозки разрабатывается предприятиями - грузоперевозчиками и подлежит согласованию с соответствующими подразделениями ГАИ в следующих случаях:

- перевозка осуществляется в сложных дорожных условиях (по горной местности, при наличии гололеда, снегопада, тумана и т. д.);
- перевозятся особо опасные грузы;
- перевозка выполняется колонной в составе более трех транспортных средств.

Для согласования маршрута перевозки, предприятия обязаны не менее чем за 10 суток до начала перевозки представить в соответствующее территориальное подразделение ГАИ следующие документы:

- маршрут перевозки опасного груза;
- свидетельство о допуске ТС к перевозке опасного груза;
- специальную инструкцию по перевозке опасного груза (только для особо опасных грузов).

На информационных таблицах ТС из других стран вместо КЭМ чаще всего используются идентификационные номера вида опасности, соответствующие соглашению ДОПОГ. Указанные в них цифры обозначают следующее:

- 2 - выделение газа в результате давления или химической реакции;
- 3- жидкость воспламеняется или саморазогревается;
- 4- твердое вещество воспламеняется или саморазогревается;
- 5- создается окисляющий эффект;
- 6- токсичность или опасность инфекции;
- 7- радиоактивность;
- 8- коррозионная активность;
- 9- опасность самопроизвольной реакции.

Когда в идентификационном номере эти символы повторяются дважды, то это означает усиление соответствующего вида опасности, а в случаях, если достаточно одной цифры, после нее ставится ноль. Буква «Х» перед данным номером означает, что для ликвидации пожара на данном ТС нельзя применять воду.

Для перевозки опасных грузов по территории Республики Беларусь должны применяться транспортные средства, изготовленные по комплекту конструкторской или другой технической документации, утвержденному в установленном порядке, и допущенные к перевозке опасных грузов в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь.

К перевозке опасных грузов допускается транспортное средство при наличии:

- разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении;
- регистрационной карточки механического транспортного средства, прицепа или полуприцепа к нему, используемого при перевозке опасных грузов;
- свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке определенных опасных грузов;
- средств навигации на механическом транспортном средстве в соответствии с Положением о порядке оснащения средствами навигации объектов навигационной деятельности;
- устройства вызова экстренных оперативных служб на механическом транспортном средстве в соответствии с требованиями технического регламента Таможенного союза.

Размер свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке определенных опасных грузов должен соответствовать формату А4 (210 x 297 мм), которое должно быть белого цвета с розовой диагональной полосой.

Запрещается применять транспортные средства с двигателем, работающим на газе, для перевозки опасных грузов класса 1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, а также запрещается перевозка опасных грузов тракторами, тракторными прицепами и полуприцепами.

Выпускная труба транспортного средства, используемого для перевозки взрывчатых веществ и изделий, легковоспламеняющихся жидкостей и газов (в цистернах, контейнерах, баллонах), должна быть вынесена в правую сторону вперед перед радиатором с наклоном выпускного отверстия вниз и обеспечивать установку съемного искрогасителя. Если расположение двигателя не позволяет произвести такое переоборудование, то система выпуска выхлопных газов, а также выхлопные трубы должны быть расположены или защищены таким

образом, чтобы груз не подвергался никакой опасности перегрева или воспламенения и обеспечивалась возможность установки на выходное отверстие съемного искрогасителя, либо в соответствии с требованиями ДОПОГ. Части выхлопной системы, расположенные непосредственно под топливным баком (дизельное топливо), должны быть удалены от него минимум на 100 мм или отделены от бака теплозащитным экраном, при этом не допускается расположение топливного бака и аккумуляторных батарей в одном отсеке.

Транспортные средства максимальной массой свыше 16 т или транспортные средства, допущенные к буксировке прицепа, максимальной массой свыше 10 т, изготовленные после 1999 года, должны быть оборудованы антиблокировочной тормозной системой (далее - АБС). Выпущенные после 1 января 2011 г., должны быть оборудованы переключателем для размыкания электрических цепей, который должен быть расположен, насколько это практически возможно, ближе к аккумуляторной батарее. Устройство управления переключателем также должно быть установлено в кабине водителя, в легко доступном месте.

Транспортные единицы, предназначенные для перевозки опасных грузов, должны иметь:

набор ручного инструмента для аварийного ремонта (для транспортного средства, перевозящего опасные грузы класса 1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3), не образующий искру;

- один переносной огнетушитель емкостью не менее 2 кг сухого порошка, пригодного для тушения пожара на двигателе или в кабине;

- один переносной огнетушитель емкостью не менее 12 кг сухого порошка (или эквивалентное количество соответствующего огнегасительного состава), пригодного для тушения загоревшегося груза или шин. Для каждого транспортного средства огнетушители должны быть испытаны, опломбированы и иметь табличку с указанием даты следующей проверки. Допускается несколько переносных огнетушителей, при условии, что один из них имеет емкость не менее 6 кг сухого порошка;

- не менее двух противооткатных упоров на каждое транспортное средство. Размеры упоров должны соответствовать типу транспортного средства и диаметру его колес;

 - аптечку первой помощи;

 - два фонаря автономного питания с мигающими (или постоянными) огнями оранжевого цвета и два знака «Опасность»;

 - дренажную ловушку (при перевозке опасных грузов класса 3, 4.1, 4.3, 8 и 9), которая предназначена для предотвращения попадания опасных веществ в систему канализации. В качестве дренажных ловушек

могут использоваться специальные покрытия, покрытия резиновые или брезентовые коврики. Рекомендуемый размер не менее 1 x 1 м;

- аварийный жилет для каждого члена экипажа.

В случаях, предусмотренных в условиях безопасности перевозки конкретного опасного груза и в аварийной карточке, транспортное средство комплектуется средствами нейтрализации перевозимого опасного вещества и средствами индивидуальной защиты водителя и сопровождающего персонала.

Транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных грузов, должны быть оборудованы проблесковыми маячками оранжевого цвета, включение которых является дополнительным средством информации для предупреждения других участников движения, но не дает права преимущественного проезда. При международной перевозке опасных грузов оранжевый проблесковый маячок необязателен.

Крепление информационных таблиц на транспортных средствах должно производиться с помощью специальных устройств, обеспечивающих их надежную фиксацию. Информационные таблицы должны располагаться спереди (на бампере) и сзади транспортного средства, перпендикулярно его продольной оси, не закрывая номерных знаков и внешних световых приборов, а, также не выступая за габариты транспортного средства.

Наливные ТС, предназначенные для перевозки легковоспламеняющихся жидкостей или газов, оборудуются устройствами для отвода статического электричества (металлической цепью и штырем), конструкция которых должна соответствовать условиям безопасной перевозки.

Кузова типа «Фургон» должны быть закрытыми, прочными и не иметь щелей. Они оборудуются соответствующей системой вентиляции в зависимости от свойств перевозимого опасного груза и дверями, закрывающимися на замок. Если для покрытия фургона используется ткань, она должна быть трудновоспламеняющейся, непромокаемой, перекрывать борта кузова не менее чем на 200 мм и прикрепляться к кузову металлическими рейками или цепями с запорными приспособлениями.

В период эксплуатации транспортных средств, перевозящих опасные грузы, осуществляется контроль за техническим состоянием (ежедневно) перед выездом на линию. Специалист или другое лицо, назначенное приказом нанимателя, прошедшее проверку знаний по охране труда и настоящих Правил, проверяет комплектацию, техническое состояние транспортного средства и специального оборудования. Результаты проверки заносятся в журнал. Если какое-либо устройство,

приспособление, оборудование неисправно или отсутствует, транспортное средство на линию не выпускается.

Водители механических транспортных средств, осуществляющие перевозку опасных грузов автомобильным транспортом, должны проходить специальную подготовку и иметь соответствующее свидетельство о подготовке.

Водители, осуществляющие перевозку опасных грузов, проходят:

- вводный инструктаж;
- первичный инструктаж на рабочем месте;
- повторный инструктаж;
- внеплановый инструктаж;
- целевой инструктаж;
- периодическую и внеочередную проверку знаний по вопросам охраны труда, безопасности движения и безопасности перевозки опасных грузов.

Контроль, за безопасностью перевозки опасных грузов по дорогам общего пользования, кроме различных министерств и ведомств, также возлагается на сотрудников Госавтоинспекции, которые обязаны внимательно следить за тем, чтобы у водителя при себе имелись следующие документы:

- маршрут перевозки опасного груза;
- свидетельство о допуске транспортных средств к перевозке определенных опасных грузов;
- удостоверение по охране;
- свидетельство о подготовке водителей;
- аварийную карточку;
- регистрационную карточку транспортного средства;
- информационную карточку;
- документ, подтверждающий проведение периодических или промежуточных испытаний цистерн;
- товарно-транспортные документы на перевозимый опасный груз;
- адреса и номера телефонов должностных лиц перевозчика, ответственных за перевозку опасных грузов;
- путевой лист, в котором должна быть выполнена отметка красным цветом «Опасный груз» и указан номер опасного вещества по списку ООН.

При перевозке опасных грузов водителю запрещается:

- отклоняться от установленного маршрута, мест стоянок и превышать установленную скорость движения;
- производить обгон транспорта, движущегося со скоростью более 50 км/ч;
- оставлять транспортное средство без присмотра;

- двигаться с выключенным сцеплением и двигателем;
- курить в транспортном средстве во время движения, остановки, стоянки (курить разрешается не ближе чем в 50 м от места остановки или стоянки транспортного средства);
- разводить огонь ближе 100 м от стоянки транспортного средства, перевозящего взрывчатые вещества и материалы, легковоспламеняющиеся жидкости и воспламеняющиеся газы;
- буксировка транспортных средств.

Запрещается на транспортном средстве, перевозящем опасные грузы, одновременно перевозить другой груз, не указанный в товарно-транспортной документации, а также посторонних лиц.

По каждому факту возникновения аварий и инцидентов проводится комиссионное техническое расследование их причин, с участием представителей местных исполнительных и распорядительных органов, экспертных организаций, Госпромнадзора, субъектов перевозки, соответствующих территориальных органов Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды, а также специалистов научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций. По результатам проверки составляется акт с указанием всех обстоятельств.

Финансирование расходов на техническое расследование причин аварий и инцидентов осуществляется субъектами перевозки, по вине которых произошли аварии и инциденты.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы, которые будут рассмотрены на семинарском занятии:

1. Организация и осуществление перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов по дорогам общего пользования Республики Беларусь.
2. Организация, обеспечение и контроль безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 13.10.2014 №483) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении Инструкции о порядке участия в дорожном движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств: постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 августа 2011 г. №50(в редакции постановления от 10.07.2012 №33) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

3. О перевозке опасных грузов: Закон Республики Беларусь от 06.06.2001 г. №32-3 (в редакции Закона Республики Беларусь от 12.07.2013 г. №62-3) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

4. Об утверждении правил по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь: Постановление Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 8 декабря 2010 г. N 61 (в редакции Постановления от 12.03.2015 №6) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №32 «Организация и обеспечение безопасной перевозки пассажиров
автомобильным транспортом»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 3

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Автомобильный перевозчик - участник перевозочных отношений, характерный как для автомобильных перевозок пассажиров, так и для автомобильных перевозок грузов. Законом об автомобильных перевозках, автомобильный перевозчик определяется как «юридическое лицо» или индивидуальный предприниматель, имеющие в соответствии с законодательством право на выполнение автомобильных перевозок и выполняющие такие перевозки. Вместе с тем к автомобильному перевозчику предъявляется ряд требований по безопасности их осуществления, которые он обязан неукоснительно выполнять в соответствии с действующим законодательством.

ВОПРОС 1. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. №278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» и Постановление Совета Министров от 30.06.2008 года №972 утвердившее «Правила автомобильных перевозок пассажиров» регулирует отношения, возникающие при организации и выполнении автомобильных перевозок пассажиров, а также при выполнении работ или оказании услуг, связанных с такими перевозками, за исключением:

- внутриреспубликанских автомобильных перевозок для собственных нужд;
- автомобильных перевозок транспортными средствами специального назначения;
- военных автомобильных перевозок;
- автомобильных перевозок, выполняемых физическими лицами исключительно для своих личных, бытовых, семейных и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, с использованием транспортных средств, принадлежащих им на праве частной собственности или на иных законных основаниях.

Автомобильные перевозки подразделяются на внутриреспубликанские и международные автомобильные перевозки.

К внутриреспубликанским автомобильным перевозкам относятся:

- городские автомобильные перевозки;
- пригородные автомобильные перевозки;
- междугородные внутриобластные автомобильные перевозки;
- междугородные межобластные автомобильные перевозки.

В соответствии со статьей 16 Закона, автомобильный перевозчик обязан назначить лицо, ответственное за организацию и выполнение автомобильных перевозок. Лицом, ответственным за организацию и выполнение автомобильных перевозок, могут быть руководитель юридического лица либо сам индивидуальный предприниматель.

Лицо, ответственное за организацию и выполнение международных автомобильных перевозок, должно подтвердить свою профессиональную компетентность и получить свидетельство, подтверждающее его профессиональную компетентность.

К выполнению автомобильных перевозок пассажиров могут допускаться автомобильные перевозчики, имеющие:

- в предусмотренных законодательными актами случаях специальное разрешение (лицензию) на осуществление данной деятельности;

- транспортные средств, а также условия для их хранения, проведения технического обслуживания и контроля их технического состояния;

- условия для проведения медицинского обследования водителей перевозчика.

Городские, пригородные и междугородные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении выполняются в соответствии с договором об организации данного вида перевозок пассажиров в регулярном сообщении, заключаемым с оператором автомобильных перевозок. Указанный договор может заключаться на срок до 5 лет.

Каждому маршруту внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении присваивается номер с указанием вида сообщения символами:

- «С» - для скоростного

- «Э» - для экспрессного (за исключением перевозок автобусами категории М2)

- «Т» - для экспрессного при перевозках автобусами категории М2 (маршрутное такси)

- «Д» - для дополнительного маршрута. Номер маршрута при автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, которые не относятся к перевозкам транспортом общего пользования дополняется символом «К».

Автомобильные перевозчики, выполняющие автомобильные перевозки транспортом общего пользования, обязаны обеспечить общедоступность информации об условиях выполнения таких перевозок, в том числе о применяемых тарифах. Автомобильные перевозки транспортом общего пользования выполняются на условиях публичного договора.

В целях обеспечения эффективного использования трудовых и материальных ресурсов на отдельные виды автомобильных перевозок могут вводиться ограничения (квоты) по количеству используемых транспортных средств определенного типа. Выполнение внутриреспубликанских автомобильных перевозок автомобильными перевозчиками иностранных государств не допускается. Также запрещено проведение забастовок работниками автомобильных перевозчиков, выполняющих автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении, а в период ликвидации стихийного бедствия или иной чрезвычайной ситуации природного или техногенного характера в зоне чрезвычайной ситуации - работниками автомобильных перевозчиков, выполняющих автомобильные перевозки транспортом общего пользования.

Безопасное выполнение перевозок пассажиров должно обеспечиваться автомобильными перевозчиками, заказчиками и операторами автомобильных перевозок пассажиров, дорожными организациями и другими юридическими лицами, осуществляющими транспортную деятельность по перевозке пассажиров.

Ответственность за организацию работы по обеспечению автомобильных перевозок пассажиров возлагается на руководителей организаций и индивидуальных предпринимателей, являющихся автомобильными перевозчиками. При непригодности дорожных условий для осуществления автомобильных перевозок пассажиров или несоответствия их установленным требованиям автомобильный перевозчик должен принимать меры по приостановлению или изменению маршрута данных перевозок.

Автомобильному перевозчику запрещается понуждать или поощрять водителей транспортных средств к нарушению требований безопасности дорожного движения. Графики работы водителей должны обеспечивать соблюдение норм законодательства Республики Беларусь и международных договоров в части режима труда и отдыха водителей.

Автомобильный перевозчик обязан обеспечить нахождение принадлежащих ему транспортных средств при межсменном хранении на специально предназначенных для этого охраняемых стоянках. Должны также соблюдаться правила технической эксплуатации транспортных средств, в соответствии с инструкциями их организаций-изготовителей. Каждое транспортное средство должно проходить плановое техническое обслуживание с установленной периодичностью, о чем у автомобильного перевозчика должны быть подтверждающие документы.

Должен быть обеспечен постоянный контроль технического состояния транспортного средства с отметкой в путевом листе перед началом его работы. Допуск к автомобильным перевозкам пассажиров транспортных средств, находящихся в технически неисправном состоянии - запрещается.

Для обеспечения безопасного выполнения автомобильных перевозок пассажиров автомобильный перевозчик обязан:

- организовать работу по выполнению требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения и автомобильных перевозок пассажиров;
- иметь службу безопасности движения или назначить на должность ответственное лицо со специальной подготовкой;
- организовывать повышение квалификации своих работников по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, а также соблюдения правил охраны труда при этих перевозках;

- организовывать и контролировать работу водителей, проводить их стажировку;

- организовать и оснастить учебно-наглядными материалами, плакатами, тренажерами помещение или место для проведения учебной и профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;

- иметь нормативные правовые акты, методические и информационные материалы для проведения профилактической работы по организации безопасных автомобильных перевозок пассажиров;

- обеспечить постоянный контроль за соблюдением действующих нормативов в отношении режима работы водителей и соблюдения ими скоростных режимов движения;

- обеспечить исправное техническое состояние транспортных средств, не допуская к эксплуатации транспортные средства с неисправностями;

- организовать проведение служебного расследования, учета и анализа ДТП с участием транспортных средств автомобильного перевозчика, а также обеспечить выявление причин, способствующих их возникновению;

- проинструктировать работников о порядке действий при получении информации о совершении или угрозе совершения акта терроризма, при управлении в сложных дорожных и метеорологических условиях, а также пожаре и в других чрезвычайных ситуациях;

- обеспечить учет данных о квалификации водителей, их стаже работы на определенных типах транспортных средств, сроках прохождения медицинского переосвидетельствования, участии в дорожно-транспортных происшествиях, допущенных нарушениях Правил дорожного движения и требований безопасности автомобильных перевозок пассажиров;

- проверять знание водителями ПДД и других актов законодательства по вопросам безопасности дорожного движения и автомобильных перевозок;

- пропагандировать необходимость соблюдения ПДД и требований безопасности автомобильных перевозок пассажиров, поощрять работников, обеспечивающих безаварийную работу;

- планировать и проводить мероприятия, направленные на соблюдение требований ПДД и безопасной перевозки пассажиров, доводить до водителей информацию об их изменении;

- оперативно доводить до водителей сведения о причинах и обстоятельствах известных ему ДТП, а также информацию об изменениях условий движения и работы на маршрутах автомобильных перевозок пассажиров;

- проводить мероприятия, направленные на повышение профессионального мастерства водителей, в том числе по безопасной автомобильной перевозке пассажиров;

- осуществлять контроль за автомобильной перевозкой групп детей автобусами;

- организовать в установленном порядке проведение медицинского обследования водителей с отметкой в путевом листе перед началом работы, а при необходимости - во время работы и после ее окончания;

- обеспечить учет и анализ данных медицинского обследования водителей;

- проводить инструктажи водителей по безопасности дорожного движения (вводный, предрейсовый, сезонный, специальный) и проверку навыков практического вождения транспортных средств;

- установить постоянный контроль за выполнением работниками возложенных на них обязанностей по обеспечению безопасности автомобильных перевозок пассажиров;

- координировать работу своих служб (отделов, работников) по обеспечению безопасности дорожного движения и автомобильных перевозок пассажиров.

В случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения автомобильным перевозчиком обязанностей по обеспечению безопасности автомобильных перевозок пассажиров он несет ответственность в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь.

ВОПРОС 2. ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУПП ДЕТЕЙ АВТОБУСАМИ

В главе 11 постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. №972 «О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров» сказано, что при организованных автомобильных перевозках групп детей автобусами в нерегулярном сообщении обеспечение безопасности движения возлагается на автомобильного перевозчика, а безопасного поведения детей - на заказчика и назначенных им сопровождающих. Отбор ответственных лиц для сопровождения детей, а также инструктаж этих лиц осуществляются заказчиком.

Сопровождение автобусов, используемых для выполнения организованных автомобильных перевозок групп детей, и инструктаж водителей этих автобусов проводятся соответствующими подразделениями Государственной автомобильной инспекции по территориальности.

Автомобильные перевозчики, выполняющие автомобильные перевозки групп детей автобусами в нерегулярном сообщении, либо заказчик этих перевозок обязаны заблаговременно, но не позднее трех суток до начала перевозки, представить в подразделения Государственной автомобильной инспекции, по месту отправления групп детей официальное уведомление о планируемой перевозке. В данном уведомлении указываются дата и маршрут движения, марка и номер государственной регистрации автобуса или автобусов, фамилии и инициалы водителей, которые будут выполнять перевозку детей, с приложением копий списков детей и лиц, их сопровождающих, утвержденных заказчиком.

После получения уведомления, сотрудники соответствующего подразделения Госавтоинспекции обязаны проинструктировать водителей об особенностях требований Правил дорожного движения при автомобильных перевозках групп детей, а также мерах предосторожности, обеспечивающих безопасность таких перевозок по маршруту.

Инструктаж водителей иностранных автомобильных перевозчиков, не владеющих русским языком, проводится с участием переводчика, который приглашается организацией - организатором перевозки. Информация об инструктаже водителей заносится под роспись каждого из инструктируемых в специальный журнал, который хранится в соответствующем подразделении ГАИ по территориальности.

Технический осмотр автобусов, в том числе с иностранной регистрацией, предусмотренных для автомобильной перевозки групп детей в нерегулярном сообщении, проводится не ранее чем за 7 дней до начала выполнения перевозки на технической базе автомобильных перевозчиков либо в первоочередном порядке на диагностических станциях. По результатам технического осмотра составляется акт технического осмотра автобуса или диагностическая карта в двух экземплярах с заключением о его допуске к перевозке групп детей. Акт технического осмотра или диагностическая карта подписывается членами комиссии и заверяется печатью организации по месту составления. Первый экземпляр акта технического осмотра или диагностической карты передается водителю автобуса, находится в автобусе до окончания поездки, а затем хранится у автомобильного перевозчика в течение 12 месяцев, второй - в организации, проводившей технический осмотр, в течение 10 дней после возвращения группы детей из поездки.

В состав специально созданных комиссий по проведению технических осмотров автобусов, как правило, должны включаться начальник и другие работники службы технического контроля, начальник и другие работники службы безопасности движения, работники службы

эксплуатации, другие лица, ответственные за организацию технического обслуживания и ремонта автобусов.

К автомобильной перевозке автобусами групп детей допускаются водители, имеющие не менее трех лет непрерывного стажа работы на механических транспортных средствах категории «D» и не привлекавшиеся на протяжении последнего года к административной ответственности за совершение правонарушений, а именно:

- техническое состояние транспортного средства, когда нормативными правовыми актами запрещено их участие в дорожном движении;

- управление транспортным средством водителем, не пристегнутым ремнем безопасности, перевозка пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности и их повторность;

- превышение скорости движения;

- невыполнение требований сигналов регулирования дорожного движения, нарушение правил перевозки пассажиров;

- нарушение правил проезда железнодорожного переезда;

- управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством такому лицу либо отказ от прохождения проверки;

- совершение дорожно-транспортного происшествия;

- управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления и документов, предусмотренных правилами дорожного движения;

- невыполнение требования об остановке транспортного средства;

- нарушение правил остановки и стоянки транспортного средства;

- нарушение установленного режима труда и отдыха и требований к его учету при выполнении автомобильных перевозок.

Для автомобильной перевозки автобусами групп детей на расстояние более 450 км на каждый автобус, перевозящий детей, выделяется не менее двух водителей. Запрещается допускать к поездке водителей, осуществляющих перевозку групп детей автобусами, отдых которых между сменами был менее 12 часов.

Заказчик автомобильной перевозки групп детей на каждый автобус назначает совершеннолетнего сопровождающего, а если число перевозимых детей более 20 - двух совершеннолетних сопровождающих. Сопровождающие обязаны принимать меры, обеспечивающие безопасную перевозку групп детей автобусами. Из числа сопровождающих назначается старший, который должен находиться в головном автобусе и следить за выполнением требований в ходе перевозки. Общее количество перевозимых в автобусах детей и взрослых не должно превышать числа мест для сидения в соответствии с технической характеристикой данного

автобуса. В случае возникновения в пути следования технических неисправностей автобуса, угрожающих безопасности движения, а также при ухудшении состояния здоровья водителей запрещается дальнейшее движение до устранения обстоятельств, препятствующих безопасному движению.

При автомобильных перевозках групп детей автобусами по территории Республики Беларусь скорость движения автобусов, включая автобусы с мягкими сиденьями, не должна превышать 70 км/ч. На автобусах, используемых при выполнении перевозки групп детей (одиночных или следующих колонной), в соответствии с требованиями Правил дорожного движения независимо от времени суток должен быть включен ближний свет фар, а при наличии дневные ходовые огни и установлены опознавательные знаки «Перевозка детей».

Автомобильная перевозка групп детей автобусами осуществляется с 5.00 до 23.00. Однако допускается автомобильная перевозка групп детей автобусами и с 23.00 до 05.00 часов - к железнодорожным вокзалам, аэропортам и от них, а также до ближайшего места ночлега при задержках в пути следования. Не рекомендуется автомобильная перевозка групп детей автобусами в условиях недостаточной видимости - туман, дождь, снегопад и тому подобное.

При получении информации об автомобильной перевозке групп детей автобусами в составе организованной транспортной колонны, включающей от 3 до 10 автобусов, подразделения ГАИ обязаны обеспечить их сопровождение одним транспортным средством оперативного назначения, а колонны, включающей свыше 10 автобусов, - не менее чем двумя транспортными средствами оперативного назначения.

Сопровождение организованной транспортной колонны автобусов при автомобильной перевозке групп детей осуществляется от места ее формирования до конечного пункта назначения в пределах Республики Беларусь. Если же автомобильная перевозка детей выполняется одним или двумя автобусами, сопровождение транспортными средствами оперативного назначения Государственной автомобильной инспекции не требуется.

В случаях выявления нарушений требований Правил перевозки пассажиров или Правил дорожного движения дальнейшая перевозка групп детей запрещается, до устранения нарушений и обстоятельств, препятствующих их дальнейшему безопасному движению.

ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ ШКОЛЬНЫМИ АВТОБУСАМИ. Перевозки детей школьными автобусами организуются местными исполнительными и распорядительными органами, а обеспечение безопасности дорожного движения при перевозках возлагается на автомобильных перевозчиков.

Учреждения образования либо автомобильные перевозчики, выполняющие перевозки детей школьными автобусами, обязаны заблаговременно, но не позднее десяти дней до начала осуществления перевозок в учебном году, представить в подразделение ГАИ по месту нахождения учреждения образования или автомобильного перевозчика официальное уведомление о планируемых перевозках детей школьными автобусами. В уведомлении должны быть указаны период времени выполнения перевозок и маршрут, марка и регистрационный знак школьного автобуса, фамилии и инициалы водителей, которые будут выполнять перевозки, с приложением копий списков детей и лиц, их сопровождающих.

После получения уведомления, сотрудники соответствующего подразделения ГАИ обязаны инструктировать с периодичностью 1 раз в квартал водителей школьных автобусов об особенностях требований Правил дорожного движения при перевозках детей, а также мерах предосторожности, обеспечивающих безопасность таких перевозок по маршруту, который должен быть утвержден комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения при городском или районном исполкоме.

К перевозке детей школьными автобусами допускаются водители, имеющие водительское удостоверение на право управления категории «D» и водительский стаж управления МТС категорий «B», «C» или «D» не менее трех лет, не привлекавшиеся на протяжении последнего года к административной ответственности за совершение вышеуказанных правонарушений Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях, и прошедшие стажировки.

Учреждение образования, к которому осуществляется перевозка детей школьными автобусами, на каждый школьный автобус назначает совершеннолетнего сопровождающего, а если число перевозимых детей более 20 - двух совершеннолетних сопровождающих.

Перевозка детей школьными автобусами допускается с 06.00 до 21.00 часа. В условиях недостаточной видимости и при неудовлетворительных дорожных условиях перевозка должна осуществляться со скоростью, обеспечивающей безопасные условия дорожного движения.

В случаях выявления нарушений требований данных Правил или Правил дорожного движения, запрещается дальнейшая перевозка детей школьными автобусами до устранения нарушений и обстоятельств, препятствующих их дальнейшему безопасному движению.

ВОПРОС 3. КОНТРОЛЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

При организации и выполнении автомобильных перевозок, а также при выполнении работ, связанных с такими перевозками, контроль за соблюдением производителями транспортных работ и услуг законодательства о транспортной деятельности, требований безопасности и экологических требований при эксплуатации транспорта, выполнении перевозок по территории Республики Беларусь осуществляются Транспортной инспекцией Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерством внутренних дел, а также другими заинтересованными лицами.

При осуществлении данной работы, выявляются сотни нарушений только Правил дорожного движения, допущенных при перевозке пассажиров на общественном транспорте. Более половины нарушений выявлены в городах с развитым автопарком для пассажирских перевозок. Львиную долю из них допускают водители маршрутных транспортных средств, которые в течении года могут неоднократно привлекаться к административной ответственности. Не уходят от наказания юридические лица и индивидуальные предприниматели, владельцы данных транспортных средств.

Не редко участниками дорожно-транспортных происшествий становятся водители маршрутных транспортных средств. Основной причиной совершения ДТП по вине водителей маршрутного транспорта является низкий уровень транспортной дисциплины, иногда обусловленный перенасыщенностью рынка автобусных перевозок, и как следствие возникновение нездоровой конкуренции между перевозчиками в борьбе за клиентов, выражающейся в превышении установленной скорости движения, нарушений режима труда и отдыха водителей и плохом техническом состоянии подвижного состава. К сожалению, не заботятся о своей безопасности и сами пассажиры общественного транспорта: так при проверки салонов автобусов выявляется фактов, когда пассажиры не пристегиваются ремнями безопасности. А ведь именно ремень безопасности поможет снизить тяжесть последствий в случае дорожной трагедии. Так же еще одним из нарушений, на которое сами пассажиры провоцируют водителя является «перегруз» транспортного средства. Пассажиры «штурмуют» салоны микроавтобусов и готовы продолжить свой путь, стоя в нарушение действующего законодательства.

Поэтому сотрудники Госавтоинспекции при повседневном несении службы должны пристальное внимание уделять вопросам обеспечения безопасности дорожного движения перевозчиком. Осуществлять контроль

за выполнением требований, предъявляемых к транспортным средствам и водителям.

Транспортное средство при выполнении автомобильных перевозок пассажиров должно быть в технически исправном состоянии, что подтверждается сертификатом о прохождении государственного технического осмотра, а также отметкой в путевом листе.

Соответствие транспортных средств дополнительным экологическим и техническим требованиям должно подтверждаться сертификатами. Транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров должно быть оснащено аптечкой, огнетушителем, противооткатным упором, знаком аварийной остановки, устройством для аварийного удаления стекол, визитной карточкой, содержащей сведения о водителе и его фотографию, наименовании, адресе и телефоне автомобильного перевозчика. В автобусе один огнетушитель должен находиться в кабине водителя, второй - в салоне автобуса.

Автобусы категории МЗ должны иметь не менее двух противооткатных упоров. Транспортные средства, зарегистрированные в Республике Беларусь, при выполнении автомобильных перевозок пассажиров должны быть оформлены и иметь регистрационные знаки. Эти транспортные средства, оформленные для выполнения автомобильных перевозок пассажиров в соответствии с требованиями технических нормативных правовых актов, не могут использоваться физическими лицами для личных (бытовых, семейных и иных нужд), не связанных с осуществлением лицензируемой деятельности по выполнению автомобильных перевозок пассажиров.

Автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении могут выполняться только автобусами, в которых должны быть:

- указатели маршрута;
- информационные надписи, содержащие указание числа мест для сидения, обозначение «Запасный выход», обозначение приборов экстренного управления дверями, запасными выходами, а также инструкции о пользовании ими;
- нумерация мест для сидения пассажиров (в автобусах, применяемых для выполнения пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров);
- устройства для гашения билетов (при применении соответствующей системы оплаты проезда);
- аудиосистема для оповещения пассажиров в автобусах категории МЗ с числом мест для сидения пассажиров свыше 22.

При выполнении городских автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении в салоне автобуса должна быть размещена

информация о стоимости поездки и размере штрафа за безбилетный проезд.

В качестве автомобилей-такси для выполнения перевозок пассажиров должны применяться легковые автомобили, имеющие:

- число пассажирских мест для сидения не менее трех, но не более шести;
- таксометр;
- соответствующие отличительные знаки согласно требованиям технических нормативных правовых актов;
- конструкцию и расположение дверей и сидений, обеспечивающие удобную посадку-высадку пассажиров (не менее двух пассажирских дверей с правой стороны автомобиля). В данных автомобилях должна быть размещена информация о тарифах на проезд.

К выполнению городской и пригородной автомобильных перевозок пассажиров автобусами допускаются водители не моложе 21 года, имеющие водительское удостоверение на право управления транспортными средствами соответствующей категории – «D» или «D» и «DE».

Междугородные автомобильные перевозки пассажиров автобусами категорий M2 (автобус, максимальная масса которого не превышает 5000 кг) и M3 (автобус, максимальная масса которого превышает 5000 кг) могут осуществлять водители, имеющие общий стаж работы не менее двух лет в качестве водителя транспортных средств категории «D».

Выполнять международные автомобильные перевозки пассажиров автобусами категории M2 допускаются водители, имеющие общий стаж работы не менее двух лет в качестве водителя транспортных средств категории «D».

К выполнению международных автомобильных перевозок пассажиров автобусами категории M3 допускаются водители, имеющие общий стаж работы водителем автобуса категории M3 не менее трех лет.

Перевозка пассажиров автомобилями-такси допускаются водителями не моложе 20 лет, имеющие водительское удостоверение на право управления транспортными средствами категории «B» и общий стаж управления автомобилем не менее двух лет или стаж работы в качестве водителя автомобиля не менее одного года.

Стаж работы в качестве водителя автомобиля подтверждается при приеме его на работу записями в трудовой книжке, а при необходимости - справками с предыдущих мест работы, заверенными копиями приказов или трудовых договоров (контрактов). Стаж управления автомобилем также подтверждается водительским удостоверением и документами, удостоверяющими владение и пользование автомобилями.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

На семинарском занятии будут рассмотрены вопросы:

3. Организация и осуществление перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов по дорогам общего пользования Республики Беларусь.

4. Организация, обеспечение и контроль безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 14.06.2006 г., №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении инструкции о порядке организации подвоза обучающихся: постановление Министерства образования Республики Беларусь от 30.08.2011 г. N 247.

Основная литература:

О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 30.06.2008 г., №972 (в ред. постановления Совета Министров Республики Беларусь от 22.11.2014 №1087) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

Дополнительная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №33

«Классификация специальных технических средств используемых ГАИ»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 3

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Эффективность контроля за соблюдением установленных правил в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, выявление и своевременное пресечение правонарушений на улицах и дорогах во многом определяется правильностью выбора приемов и способов несения службы, форм ее организации, а также применения технических средств контроля за соблюдением требований ПДД.

ВОПРОС 1. КЛАССИФИКАЦИЯ АППАРАТНО - ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОВД

На сегодняшний день сотруднику ДПС не достаточно, приняв служебную информацию, доложить ее по инстанциям и организовать адекватное ее содержанию реагирование. Крайне важно накапливать все поступающие сообщения, иметь возможность автоматизированного анализа имеющейся информации с целью выработки и принятия эффективных упреждающих мер по обеспечению правопорядка и безопасности дорожного движения.

В этой связи в деятельности всех подразделений ОВД на передний план выходят информационные технологии - совокупность средств и методов сбора, обработки, передачи первичной информации для получения данных нового качества.

Сотрудники Госавтоинспекции при надзоре за дорожным движением в зависимости от конкретных обстоятельств могут действовать избирательно, ориентировочно или методом сплошного контроля транспортного потока, применяя утвержденный законодательством комплекс мер воздействия.

Ориентировочный метод - основан на предварительно полученной информации (сообщениях, ориентировках), оценке косвенной информации признаков причастности ТС (транспортных средств) и их водителей к совершению правонарушений или преступлений.

Избирательный метод - на выборе объектов контроля непосредственно нарядами ОВД.

Сплошной - на последовательной проверке всех или определенной части ТС, движущихся по автомобильной дороге. Так вот, указанные методы не возможно выполнить без технических средств.

Технические средства, используемые для регулирования уличного движения, можно классифицировать на:

- системы управления уличным движением (контроллеры, вызывные устройства, автоматизированные системы управления и т.д.);

- технические средства информации (средства дорожной разметки, ограждения, дорожные знаки, светофоры, вызывные устройства, указатели переходов и т.д.);

- технические средства, осуществляющие регистрацию числа транспортных единиц, проходящих через ключевые сечения магистралей за единицу времени (транспортные детекторы - механические, ультразвуковые, индуктивные, емкостные и т.д.);

- технические средства надзора за движением (измерители скорости, фоторегистраторы нарушений ПДД, приборы определения степени опьянения и т.д.).

ПОРТАТИВНЫЕ КОМПЬЮТЕРЫ И ИНТЕГРИРОВАННЫЕ СИСТЕМЫ

Данный класс устройств характеризуется следующими особенностями:

- малые массогабаритные параметры (помещается в руке или кармане);
- моноблочное исполнение;
- возможность автономной работы от внутренних источников питания (до месяца);
- отсутствие полноценного клавиатурного ввода информации;
- питание от сети и подзарядка внутренних источников осуществляется с помощью специального адаптера обычно выполняемого в виде подставки;
- для связи с другими устройствами используются специальные адаптеры, которые часто интегрированы с адаптером питания;
- для внешних устройств хранения информации используются специальные карты с микросхемами памяти «Мемог Card»;
- для обмена информации и синхронизации информации с ПК используется специализированное программное обеспечение (ПО) данного производителя.

Автоматизированный учет административных правонарушений в ГАИ МВД Республики Беларусь Актуальность разработки и начало эксплуатации «Единой системы программно-технических комплексов выдачи водительских удостоверений и свидетельств о регистрации транспортных средств» подтверждается и возможным введением балльной системы учета правонарушений, которая потребует использование единой республиканской базы данных административной практики.

В конце 2006 года для формирования базы данных была приобретена необходимая компьютерная техника для каждого подразделения ГАИ ГО-РОВД и после передачи техники на места подсистема «Административная практика» была растиражирована по всем ГАИ ГО-РОВД, ГУВД Мингорисполкома и УВД облисполкомов. Это позволило на республиканском уровне помимо действующей базы данных зарегистрированного транспорта и выданных водительских удостоверений сформировать базы данных учета административной практики.

Подсистема «Административная практика» предназначена для обеспечения автоматизации процессов сбора и хранения данных о

выявленных нарушениях Правил дорожного движения (далее - ПДД), анализа состояния безопасности дорожного движения.

Подсистема «Административная практика» выполняет следующие основные функции:

- использование общего технического и информационного пространства с «Единой системой программно-технических комплексов выдачи водительских удостоверений и свидетельств о регистрации транспортных средств (ЕС ПТК);

- ввод сведений, содержащихся в административном протоколе;
- поиск транспортного средства в базе данных зарегистрированных транспортных средств по регистрационному знаку (его части), модели и типу, номеру кузова, номеру двигателя, серии и номеру свидетельства о регистрации;

- просмотр ранее введенных сведений;
- логический контроль вводимой информации;
- автоматизированный контроль сроков принятия мер к виновникам;

- автоматизированный контроль повторных нарушений по статьям, предусматривающим изменение мер к виновникам;

- выполнение отчетов по predetermined набору критериев с выдачей результата на экран, принтер или в файл;

- печать документов, предусмотренных процедурой работы с виновниками (извещений, справок, списков);

- создание базы данных штрафных талонов;

- автоматическая проверка поступающей информации по базам данных;

- автоматическая проверка поступающей информации по базе данных разыскиваемых транспортных средств, лиц, находящихся в республиканском розыске, лиц, лишенных права управления транспортными средствами, а также по базе данных похищенных и утерянных общегражданских паспортов.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СИСТЕМ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ.

Обеспечение личной и имущественной безопасности граждан всегда являлось самой первостепенной правоохранительной задачей, стоящей перед органами исполнительной власти, территориальными подразделениями силовых ведомств. Использование исключительно традиционных подходов не дает требуемых результатов и не гарантирует должный уровень безопасности людей и наиболее важных объектов инфраструктуры населенных пунктов. Действующая система предупреждения правонарушений и происшествий призвана функционировать как единое целое, обеспечивая незамедлительное реагирование в случаях возникновения чрезвычайных ситуаций.

Своевременное оповещение соответствующих служб позволяет достичь повышения оперативности их действий для устранения угроз различного характера, предотвращения и минимизации возможных жертв и ущерба.

В последнее время в борьбе с преступностью все чаще используются различные научно-технические разработки. Так, создание и ввод в эксплуатацию современных средств видеонаблюдения за обстановкой в местах массового пребывания граждан, а также в криминогенных точках с выводом изображения на мониторы наблюдения органов внутренних дел позволяет:

1. Оперативно реагировать на противоправные действия минимальными силами, иметь не только свидетельскую базу, но и осуществлять поиск преступников, имея в своем распоряжении их точные приметы.
2. Рационально использовать силы и средства нарядов милиции, несущих службу по охране общественного порядка.
3. Обеспечивать надлежащий контроль за состоянием общественного порядка, личной и имущественной безопасности граждан, в том числе при проведении массовых мероприятий.
4. Обнаруживать в местах скопления людей потенциально опасные предметы.
5. Вести непрерывную видеозапись всех происходящих событий, сопровождение интересующего объекта в контролируемой зоне, проведение его идентификации.
6. Проводить видеорегистрацию людей при прохождении паспортного, таможенного контроля в аэропортах, а также прибывающих на железнодорожные и автовокзалы.
7. Контролировать и ограничивать доступ на охраняемые объекты. Идентифицировать для предотвращения проникновения на отдельные объекты лиц из «черного» списка (преступников и т.д.).
8. Формировать видеоархив длительного хранения.
9. Укрепить чувство личной безопасности среди населения.
10. Исключить чрезвычайные происшествия в комнатах для задержанных горрайорганов и ИВС.

Многие технические средства видеонаблюдения, которые на первый взгляд безобидны и ничем не выделяются, приобретают значение затем в свете последующих происшествий. Многочисленные успехи в раскрытии преступлений стали возможны только благодаря последующему анализу записанных видеоматериалов.

С помощью систем распознавания снимков в течение секунд осуществляется автоматическое сравнение регистрационных номеров проезжающих автомобилей с номерами из базы данных разыскиваемых транспортных средств, при этом в случае предполагаемого совпадения

данных система подает сигнал. Также автоматически могут сравниваться лица с хранящимися в памяти фотографиями разыскиваемых или подозреваемых лиц и сигнализировать при возможном распознавании.

Проводятся эксперименты с так называемыми программами анализа, которые распознают отклонения от «размеренного течения событий» и обращают на это внимание обслуживающего персонала. Например, движение отдельных лиц или транспортных средств «против течения» или неподвижные объекты, оставленные на необычно длительное время (предметы багажа на перроне или в местах ожидания, припаркованные автомобили в зонах посадки и высадки).

КАРМАННЫЕ ПЕРСОНАЛЬНЫЕ КОМПЬЮТЕРЫ «КУЛОН» (далее по тексту КПК), МОДЕЛЬ Т8-011. Эксплуатация КПК требует специальной подготовки обслуживающего персонала. Он предназначен для создания средств автоматизации индивидуального труда, для работы в информационных сетях, а также для применения в контрольно-измерительных комплексах различных отраслей промышленности.

КПК выполняет вычислительные функции, функции управления объектами, а также функции ввода-вывода, хранения, отображения и обработки информации.

КПК предназначен для использования в качестве носимого устройства, для установки на подвижных объектах (колёсный, воздушный, морской транспорт, средства на гусеничном ходу), а также для работы в стационарных условиях. КПК представляет собой карманный персональный компьютер в промышленном исполнении.

ВОПРОС 2. ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Контроль скоростного режима осуществляется с помощью портативных радиолокационных измерителей скорости типа «Сокол», «Искра-1», видеофиксаторов «КАДР-1», «Арена» и др., которые можно использовать в ручном, штативном (стационарном) и автомобильном вариантах.

Работа с приборами в штативном варианте должна сопровождаться визуальным наблюдением с целью исключения необоснованного привлечения к ответственности водителей транспортных средств, попавших в зону действия прибора одновременно с другим транспортом, движущимися попутном или противоположном направлениях.

Контролируя скоростной режим, первостепенное внимание следует уделять очагам аварийности и участкам улиц и дорог с относительно высокими показателями тяжести последствий ДТП. Для этого, независимо

от внешнего исполнения патрульного транспорта и наличия форменной одежды у сотрудника ДПС, целесообразно периодически перемещаться по опасному участку маршрута патрулирования, поскольку водители движущихся ТС предупреждают друг друга о работе прибора измерителя скорости включением переключением света фар и жестами, а также применяют специальные устройства.

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ. При эксплуатации измерителя скорости необходимо знать, что в связи с использованием в нем радиолокационного принципа действия, возможно воздействие на измеритель скорости помех различного происхождения, например от:

- движущегося транспортного средства по полосе встречного, по отношению к контролируемому, направлению движения;
- неподвижных промышленных установок, имеющие подвижные части;
- люминесцентного освещения рекламы и ламп дневного света;
- работающих радиостанций, радиоприёмных линий связи, радиолокаторов и других излучающих высокочастотных радиотехнических устройств;
- неисправной бортовой сети автомобиля.

ИЗМЕРИТЕЛЬ СКОРОСТИ РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ «АРЕНА» АИС (автоматический измеритель скорости) является радиолокационным прибором, принцип действия которого основан на измерении разности частот между сигналом излученным АИС и сигналом, отраженным от находящегося в зоне контроля движущегося транспортного средства (эффект Доплера).

Конструктивно АИС выполнен в едином влагозащищенном и ударопрочном корпусе с элементами крепления и содержит узлолучевой радиолокационный модуль измерения скорости, видеокамеру, системную плату, видеоплату, оперативное записывающее устройство, жесткий диск и источник питания. Внутренний объем корпуса АИС контролируется системой термостабилизации. На корпусе установлена шильда, содержащая наименование прибора, торговую марку изготовителя, знак утверждения типа средства измерения и заводской номер АИС.

АИС не имеет органов управления и предназначен для совместной работы с внешним компьютером. При помощи компьютера осуществляется настройка АИС, а также прием, хранение и визуализация результатов работы АИС.

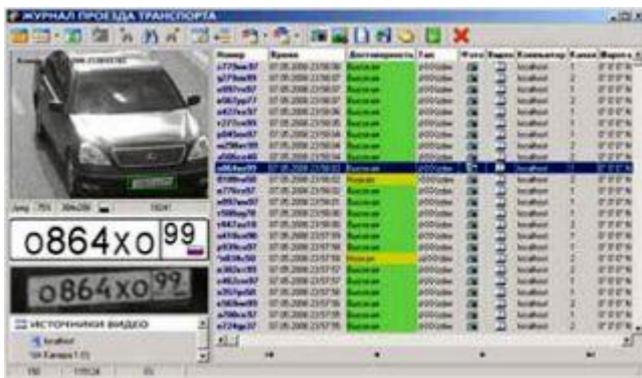
Кроме выявления нарушений скоростного режима, телевизионные камеры системы автоураган устанавливаются на перекрестках, для того чтобы выявлять нарушения, связанные с проездом перекрестков на запрещающий сигнал светофора. В этом случае фиксируется вся информация, которая связана с нарушением, начиная от подъезда к

перекрестку, до окончания маневра. На видеороликах всегда отображается состояние светофора.

При использовании АПК Автоураган на стационарном посту, измерители скорости и телевизионные датчики устанавливаются непосредственно вблизи автотрассы, вся информация поступает на пост ДПС, где производится их обработка, полученные данные могут передаваться сразу в центр. Как правило, датчики устанавливаются на таком расстоянии от поста ДПС, чтобы у инспекторов было достаточно времени для остановки водителя, который нарушил правила движения. В зависимости от назначения трассы и ее скоростного режима такое расстояние составляет от 300 до 1000 метров. Датчики «Автоурагана» устанавливаются над трассой, на специальных конструкциях, высотой до 6 метров.

Такие комплексы позволяют с достаточной четкостью считывать как передние, так и задние регистрационные номера автомобилей, которые пересекают зону контроля, и двигаются со скоростью до 150 км/час. В случае отсутствия номерных знаков, система сохраняет в памяти изображение автомобиля. Если зону контроля пересекает автомобиль, номерные знаки которого занесены в базу данных, система подает звуковой сигнал, обращающий внимание сотрудников ГАИ на этот факт. Для точности измерения скорости камера закрепляется неподвижно, а скорость автомобиля в зоне контроля должна быть равномерной. Погрешность измерения составляет 10%.

Данные с камер и датчиков, которые поступают на мониторы инспекторов ГАИ, передаются при помощи сети WiFi, GSM или оптических каналов.



Кроме стационарного использования, такие системы применяются для установки на патрульные машины. Программное обеспечение, которое модернизировано для такой работы, позволяет вести контроль за двумя-тремя полосами движения транспорта. Применение такой

аппаратуры возможно как в стоящем автомобиле, так и во время движения. В данном случае, контролировать скоростной режим позволяют сертифицированные радары.

АПК Автоураган часто применяется для того, чтобы контролировать въезд и выезд автомобилей на охраняемых территориях. Такая система позволяет вести наблюдение за транспортом, который находится на стоянках, парковках. При помощи комплекса производится управление

воротами, шлагбаумами, производится пропуск «своих» автомобилей, при помощи видеокамер фиксируется проезд постороннего транспорта.

Программа, связанная с применением «Автоурагана» постоянно развивается, появляются новые возможности и функции. Ведется разработка программы, которая будет фиксировать и распознавать не только номерные знаки, но и образы автомобилей, что позволит не допустить выезд автомобиля с территории с замененными регистрационными номерами.

ИЗМЕРИТЕЛЬ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ РАДИОЛАКАЦИОННЫЙ «ИСКРА-1»

Измеритель предназначен для использования сотрудниками ГАИ с целью контроля скоростного режима движения автотранспорта на дорогах и улицах.

Измеритель может работать как в стационарном положении при закреплении на кронштейне или «с руки», так и при установке на движущемся патрульном автомобиле. В последнем случае измеритель позволяет измерять скорости целей, движущихся в переднем или заднем секторах обзора патрульного автомобиля.

Измеритель может использоваться в ручном (моноимпульсном) и в автоматическом режимах работы.

Предусмотрена возможность установки регулируемого порога скорости, при превышении которого происходит запоминание значения измеренной скорости с одновременным включением отсчета таймера и подачей звукового сигнала. Измеритель имеет две ячейки памяти для записи скоростей и связанных с ними показаний таймера для двух целей одновременно (в ручном стационарном режиме).

При работе в движении производится измерение и вывод на индикатор, как скорости контролируемой цели, так и собственная скорость.

Измеритель скорости может быть использован совместно с видеофиксатором «КАДР-1» и персональным компьютером. Питание измерителя осуществляется от бортовой сети автомобиля или от автономного аккумулятора.

Радар Бинар. БИНАР – ручной видеофиксирующий измеритель скорости, предназначенный для контроля скорости движения транспортных средств и видеофиксации нарушений ПДД. Исключительной особенностью прибора является наличие двух телекамер, обеспечивающих одновременную запись дорожной ситуации: общим планом (для широкого обзора дороги и анализа ситуации) и крупным планом (для получения изображения нарушителя с визуально различимым номером на большом расстоянии). Наличие двух одновременно сделанных видеозаписей (в сочетании с измерением

скорости) значительно упрощают анализ дорожной обстановки и повышают достоверность выявления нарушителя.



Основные функции и преимущества:

- Измерение скорости и видеофиксация нарушений ПДД.
- Выбор самой быстрой цели, селекция целей по направлению движения.
- Одновременная запись двух видеопотоков (крупным и общим планом).
- Вывод на экран изображения цели с зафиксированной скоростью, датой, временем и информацией о режимах измерения.
- Возможность оперативного переключения с одной телекамеры на другую при измерении или просмотре, для исключения ошибок.
- Достоверное определение автомобиля-нарушителя в потоке с помощью двух одновременно снятых видеосюжетов.
- Визуальная различимость номерного знака на расстояниях до 200 метров.
- Увеличение кадра при просмотре, оптимизация изображения номерного знака.
- Возможность работы с руки или из патрульного автомобиля, в том числе, во время движения.
- Возможность кольцевой видеозаписи и просмотра.
- Сохранение видеосюжетов и данных о зафиксированных целях в энергонезависимой памяти (на флэш-карте формата SD).
- Удобное управление прибором с помощью ПДУ или сенсорного экрана.
- Возможность подключения прибора к ноутбуку с помощью стандартного интерфейса.
- Возможность подзарядки прибора от бортовой сети автомобиля.
- Малый вес, эргономичная конструкция.

Основные технические характеристики:

Рабочая частота - $24.15 \pm 0,1$ ГГц (К-диапазон).

Диапазон измеряемых скоростей - от 20 до 300 км/ч.

Максимальная дальность измерения скорости - до 300 м.

20 сентября 2011 года между Республикой Беларусь и компанией Австрийской компанией был заключен Инвестиционный Договор в целях реализации Инвестиционного Проекта по созданию и эксплуатации на территории Республики Беларусь Единой системы фотофиксации нарушений скоростного режима (далее – ЕСФНСР).

ЕСФНСР – это комплекс аппаратно-программных, информационных, технических, строительно-монтажных и организационных средств и мероприятий, создаваемых и/или осуществляемых в рамках Инвестиционного Проекта.

Система фотофиксации нарушений скоростного режима представляет собой распределенный программно-аппаратный комплекс, который включает компоненты:

- центр фиксации правонарушений (ЦФП), г. Минск;
- распределенные вдоль автодорог датчики контроля скорости;
- распределенные вдоль автодорог пункты контроля и оплат.

Датчики общественной безопасности предназначены для: контроля скорости и фиксации других нарушений в области

- Контроля и фиксации нарушений.
- Формирования пакета данных с информацией о нарушениях.
- Передачи пакета данных о нарушении в Центр Фиксации Правонарушений.

Фотофиксация скоростного режима ведется двумя различными методами:

1) мобильными датчиками контроля скорости (МДКС), которые ежедневно выставляются техниками-водителями СЗАО «БДБ» на различных участках автодорог.

2) стационарными датчиками контроля скорости (СДКС), которые устанавливаются на отдельных участках автодорог в соответствии со строительными проектами.

За три года промышленной эксплуатации ЕСФНСР на дорогах Республики Беларусь введены в действие 270 систем фотофиксации, из них:

- 249 – стационарные датчики контроля скорости;
- 21 – мобильные датчики контроля скорости.

За период функционирования ЕСФНСР, по состоянию на 01.11.2015, сотрудниками отдела обработано 5.798.650 результатов фотофиксации (XML-файлов), по которым вынесено 2.924.441 постановлений о наложении административных взысканий.

Наложено штрафных санкций на сумму: 367.035.887.500 белорусских рублей, из которых взыскано: 317.363.933.000 белорусских

рублей. Взыскаемость составляет 86,5%.

Процесс получения результатов фотофиксации, их передача на обработку, а также привлечение к административной ответственности (вынесение постановлений о наложении административных взысканий, направление запросов юридическим лицам, направление представлений о принудительном взыскании штрафов, а также отправка перечисленных документов на печатное оборудование и конвертация документов) осуществляется автоматизированным способом посредством специального прикладного программного обеспечения.

ВОПРОС 3. ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Автомобильный транспорт – неотъемлемая часть нашей жизни. Без него невозможно обойтись практически ни в одной сфере человеческой деятельности и на сегодняшний день он занимает доминирующее положение. А неслыханный рост автомобильного парка неблагоприятно воздействует на окружающую среду.

Автомобили заполняют атмосферу отработавшими газами, испаряющими и разливающимися компонентами ГСМ, резиновой и металлической пылью, а также опасными веществами, попадающими в окружающую среду при ДТП и нарушениях правил их перевозки, повышенным уровнем шума и вибрацией при работе транспорта. Около 95% вредных выбросов представляют собой аэрозоль состав которой, зависит от конструктивных особенностей двигателя, особенностей эксплуатации ТС, степени износа автомобиля, квалификации водителя и т. п., причем до 40% загрязняющих веществ образуется в процессе эксплуатации грузовых автомобилей, 10% автобусов и около 35% - легковых автомобилей.

Для контроля безопасности использования автомобильного транспорта на предмет наличия в выбросах вредных веществ, используются различные технические средства контроля. Наибольшее распространение получили АНАЛИЗАТОРЫ ОПТИЧЕСКОГО ТИПА, так как они позволяют оценивать основные токсичные компоненты: CO, CO₂, C_nH_m. Принцип их действия основан на различном поглощении лучистой энергии различными газами. Отработанные газы через заборник 1, устанавливаемый в выхлопной трубе автомобиля, под действием диафрагменного насоса 5 проходят через конденсато-отделитель 2 и фильтрующие элементы 4, попадают в рабочую камеру 6 и далее в атмосферу.

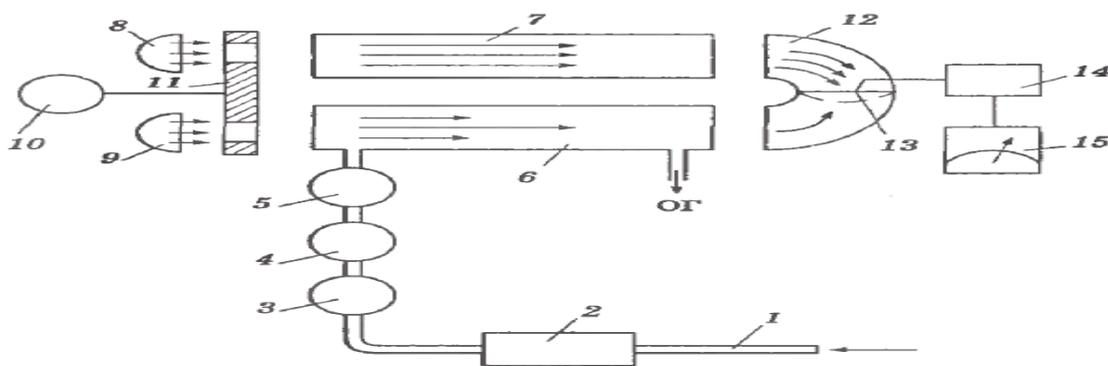


РИСУНОК 1 – Принципиальная схема инфракрасного оптического газоанализатора:

- 1 – заборник;
- 2 – конденсатоотделитель;
- 3 – фильтр тонкой очистки;
- 4 – защитный фильтр;
- 5 – диафрагменный насос;
- 6 – рабочая камера;
- 7 – камера сравнения;
- 8, 9 – инфракрасные излучатели с параболическими зеркалами;
- 10 – электродвигатель;
- 11 – obtюратор;
- 12 – приемник излучения;
- 13 – диафрагменный конденсатор;
- 14 – усилитель;
- 15 – регистрирующий прибор.

Качество ОГ дизельных двигателей оценивают по дымности. Газообразные продукты сгорания моторных топлив, за исключением окислов азота, прозрачны и бесцветны. Поэтому изменение прозрачности и цвета ОГ свидетельствует о нарушении процесса сгорания и неисправностях двигателя и его систем. Причем основным источником дымности является наличие в ОГ сажистых частиц.

В настоящее время распространены ДЫМОМЕРЫ с фильтрацией ОГ и поглощением светового потока. В дымомерах с фильтрацией дымность определяется по степени потемнения фильтровальной бумаги, через которую пропускается определенный объем ОГ. Для забора ОГ из выхлопной трубы автомобиля используется насос-дозатор, представляющий собой поршневой насос.

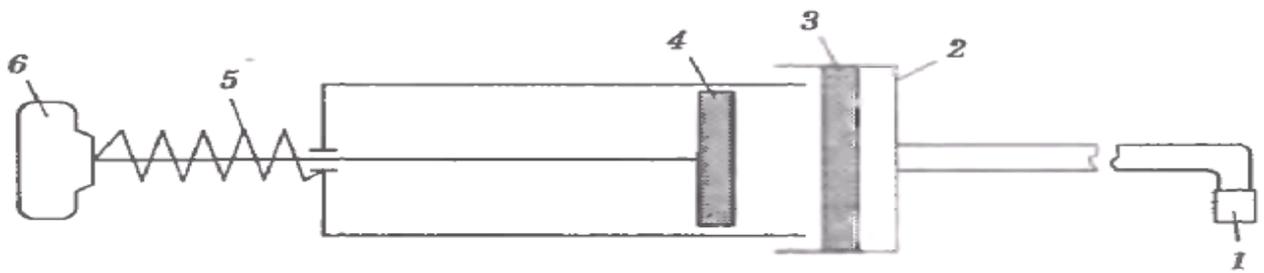
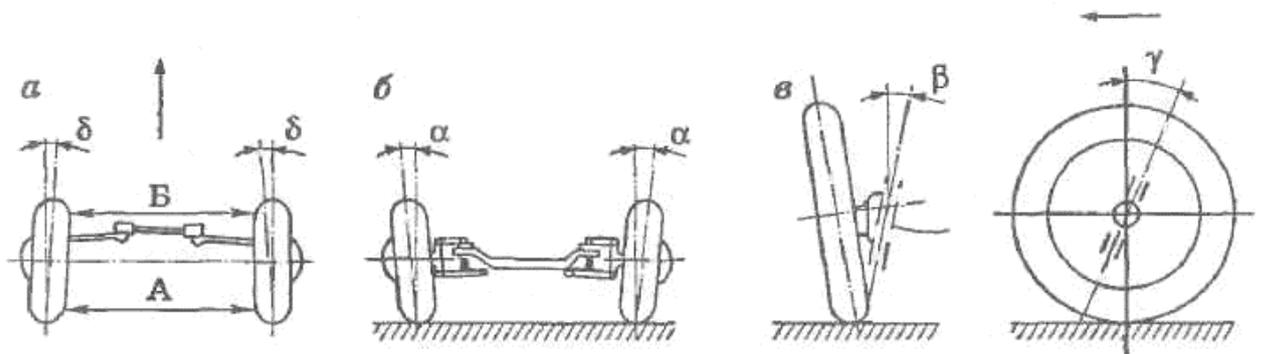


РИСУНОК 2 – Схема насоса-дозатора:

- 1 – заборник;
- 2 – адаптер;
- 3 – фильтр;
- 4 – поршень;
- 5 – возвратная пружина;
- 6 – рукоятка.

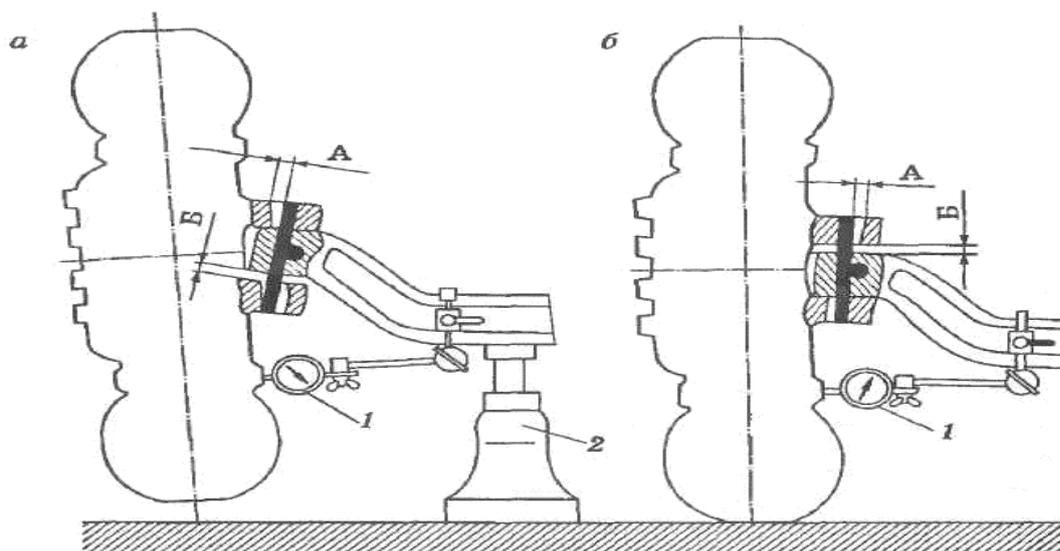
Для поддержания работоспособного состояния ходовой части автомобиля проводят ВИЗУАЛЬНУЮ ХОДОВУЮ ДИАГНОСТИКУ. Она включает проверку состояния шин и создание в них нормального внутреннего давления воздуха; периодический контроль и регулировку углов установки передних колес; проверку зазоров в подшипниках ступиц колес и шкворневых соединениях; проверку состояния рамы и подвески; проверку крепления и смазку деталей ходовой части.

Диагностирование УГЛОВ УСТАНОВКИ УПРАВЛЯЕМЫХ колес автомобиля заключается в замерах углов схождения и развала колес, поперечного и продольного наклона шкворня или оси поворотной стойки (рисунке 3) или в определении боковой силы, создаваемой вращающимся колесом при движении по дороге.



а – схождение; б – развал; в, г – соответственно углы поперечного и продольного наклонов шкворня

РИСУНОК 3 – Углы установки управляемых колес.



а – вывешенное колесо, б – опущенное на пол колесо.

РИСУНОК 4 – Замер люфтов шкворня:

1 – индикатор; 2 – домкрат;

А – радиальный зазор; Б – осевой зазор.

Радиальный А и осевой Б зазоры в шкворневом соединении определяют с помощью прибора Т1 и плоского щупа (рисунок 4) по перемещению поворотной цапфы при подъеме и опускании передней оси.

НЕИСПРАВНОСТИ приборов освещения и сигнализации связаны чаще всего с перегоранием нитей лампочек и предохранителей, отказом переключателей. Частой неисправностью является нарушение регулировки положения фар на автомобилях и их силы света, от чего зависит безопасность движения.

Установку фар и силу света проверяют и регулируют на посту с использованием специальных оптических приборов. При проверке с помощью передвижного оптического прибора (рисунок 7) его корпус 3, перемещающийся в вертикальном направлении по штанге 2, при помощи двух опорных штырей 7 устанавливают на тележке 1 таким образом, чтобы оптические оси фары 8 и прибора совпали.

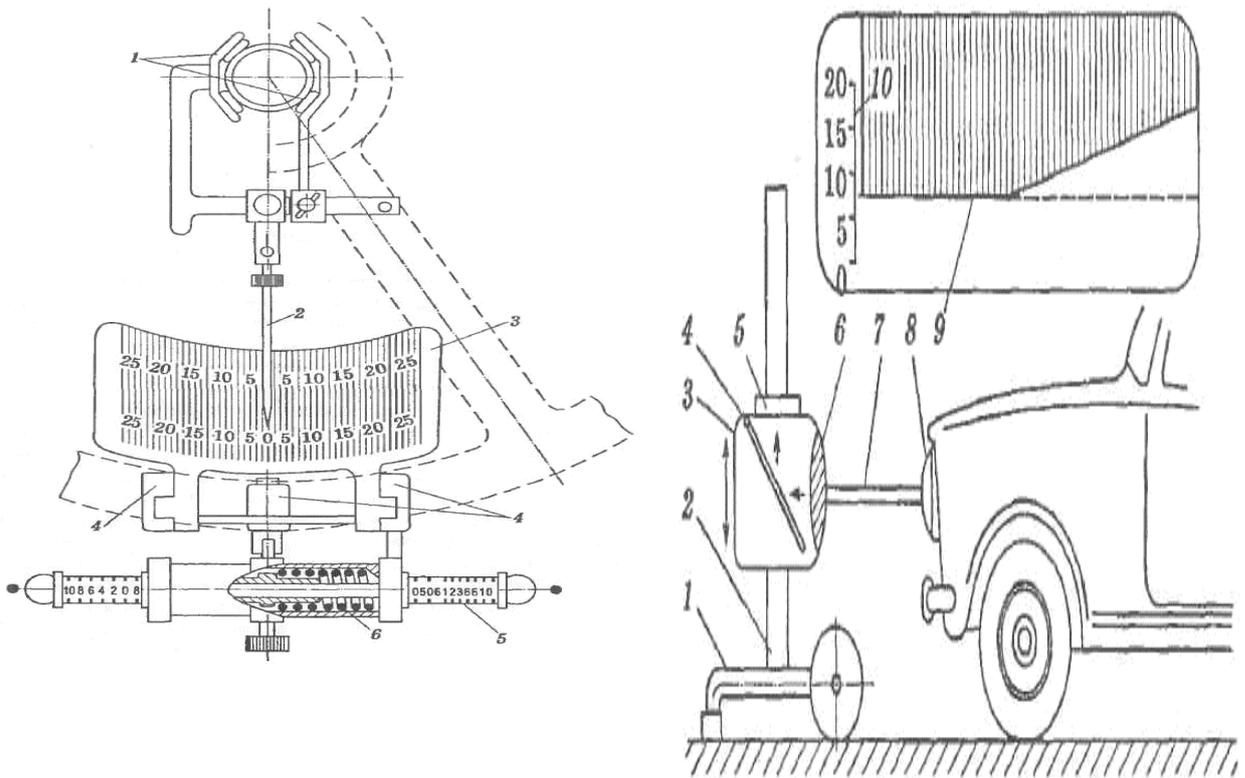


РИСУНОК 7 – Проверка фар оптическим прибором

Диагностирование рулевого управления состоит в определении люфта рулевого колеса и усилия на его ободе, возникающего в результате трения в механизмах рулевого управления, а также в проверке крепления и состояния шарнирных соединений тяг рулевого привода. Прежде чем приступить к проверке люфта рулевого колеса, необходимо проверить и подтянуть крепления картера рулевого механизма, рулевой сошки, устранить зазоры в шарнирах рулевых тяг, проверить давление воздуха в шинах, регулировку подшипников колес и тяг привода рулевого управления.

РИСУНОК 7 – Динамометр-люфтомер:

- 1 - прижим крепления стрелки;
- 2 - стрелка;
- 3 - угловая шкала;
- 4 - прижимы крепления динамометра;
- 5 - шкала усилия;
- 6 - динамометр.

На автомобилях с гидравлическим усилителем рулевого управления люфт измеряют при работающем двигателе.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Рассматриваемые на семинарском занятии вопросы:

1. Классификация аппаратно-технических средств и их использование в деятельности ОВД.
2. Приборы контроля скорости движения транспортных средств.
3. Приборы контроля технического состояния транспортных средств.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь, 28.11.2005, № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 14.04.2014 №165 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 14.06.2006 г., №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

3. Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Коваленко, Н.А. Техническая эксплуатация автомобилей: учеб. пособие / Н.А. Коваленко, В.П. Лобах, Н.В. Вепринцев. – Минск: Новое знание, 2008. – 352 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №34

«Технические средства надзора за дорожным движением»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС 1. СРЕДСТВА ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ



Кроме выявления нарушений скоростного режима, телевизионные камеры системы автоураган устанавливаются на перекрестках, для того чтобы выявлять нарушения, связанные с проездом перекрестков на запрещающий сигнал светофора. В этом случае фиксируется вся информация, которая связана с нарушением, начиная от подъезда к перекрестку, до окончания маневра.

На видеороликах всегда отображается состояние светофора.

При использовании АПК Автоураган на стационарном посту, измерители скорости и телевизионные датчики устанавливаются непосредственно вблизи автотрассы, вся информация поступает на пост ДПС, где производится их обработка, полученные данные могут передаваться сразу в центр. Как правило, датчики устанавливаются на таком расстоянии от поста ДПС, чтобы у инспекторов было достаточно времени для остановки водителя, который нарушил правила движения. В зависимости от назначения трассы и ее скоростного режима такое расстояние составляет от 300 до 1000 метров. Датчики «Автоурагана» устанавливаются над трассой, на специальных конструкциях, высотой до 6 метров.

Такие комплексы позволяют с достаточной четкостью считывать как передние, так и задние регистрационные номера автомобилей, которые пересекают зону контроля, и двигаются со скоростью до 150 км/час. В случае отсутствия номерных знаков, система сохраняет в памяти изображение автомобиля. Если зону контроля пересекает автомобиль, номерные знаки которого занесены в базу данных, система подает звуковой сигнал, обращающий внимание сотрудников ГАИ на этот факт.



Для точности измерения скорости камера закрепляется неподвижно, а скорость автомобиля в зоне контроля должна

быть равномерной. Погрешность измерения составляет 10%.

Данные с камер и датчиков, которые поступают на мониторы инспекторов ГАИ, передаются при помощи сети WiFi, GSM или оптических каналов.

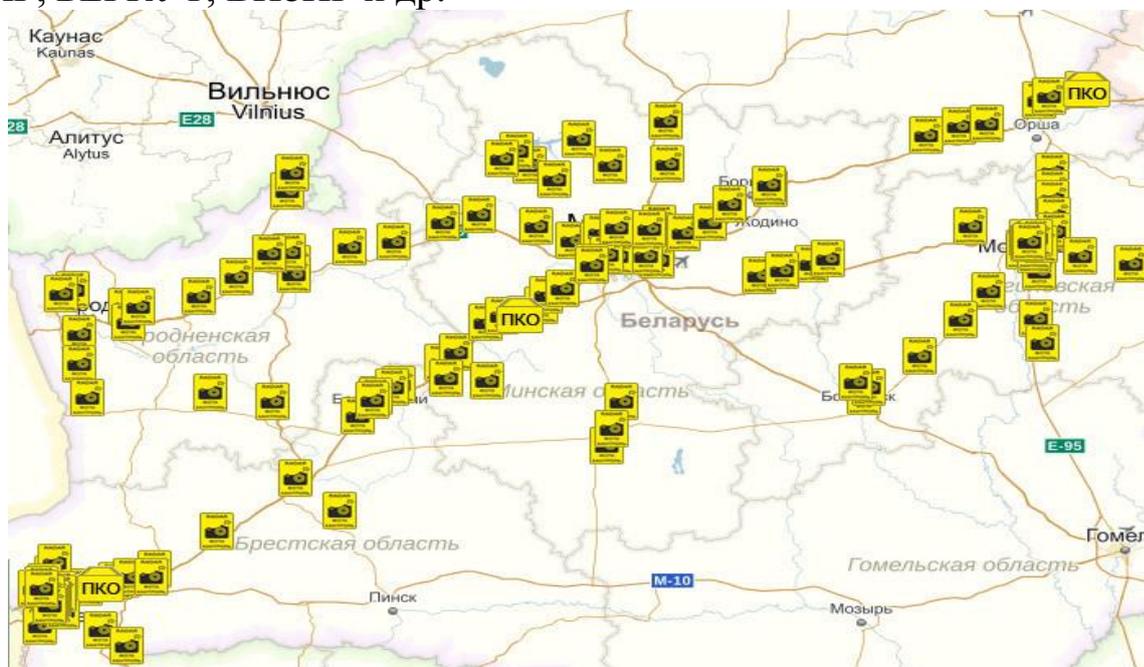
Кроме стационарного использования, такие системы применяются для установки на патрульные машины. Программное обеспечение, которое модернизировано для такой работы, позволяет вести контроль за двумя-тремя полосами движения транспорта. Применение такой аппаратуры возможно как в стоящем автомобиле, так и во время движения. В данном случае, контролировать скоростной режим позволяют сертифицированные радары.

АПК Автоураган часто применяется для того, чтобы контролировать въезд и выезд автомобилей на охраняемых территориях. Такая система позволяет вести наблюдение за транспортом, который находится на стоянках, парковках. При помощи комплекса производится управление воротами, шлагбаумами, производится пропуск «своих» автомобилей, при помощи видеокамер фиксируется проезд постороннего транспорта.

Программа, связанная с применением «Автоурагана» постоянно развивается, появляются новые возможности и функции. Ведется разработка программы, которая будет фиксировать и распознавать не

только номерные знаки, но и образы автомобилей, что позволит не допустить выезд автомобиля с территории с замененными регистрационными номерами.

Все радары используемые ГАИ можно условно разделить на два вида: мобильные и стационарные. Мобильные радары ДПС могут легко перемещаться и устанавливаться в любом месте рядом с дорожным полотном. Они могут использоваться с рук или с треноги, из патрульного автомобиля во время движения. Это приборы ИСКРА-1, СОКОЛ-М, БИНАР, БЕРКУТ, ВИЗИР и др.



Стационарные радары-камеры ГАИ жестко крепятся в проблемном с точки зрения безопасности движения месте, и их расположение не меняется. Передвижные комплексы передают информацию по радиоканалу мобильному посту ДПС, где она может быть просмотрена инспектором непосредственно в автомобиле через ноутбук. От стационарных камер сведения могут передаваться как на стационарные, так и на мобильные посты. Виды радаров ГАИ выбираются инспекторами в зависимости от конкретных условий и задач. Типы детекторов различаются по принципу работы: радиочастотные и лазерные. Наиболее распространенными сегодня являются доплеровские (радиочастотные) детекторы. Лазерные же радары (другие названия: лидары, оптические радары) используются не столь широко из-за дороговизны их производства и меньшей стабильности при работе в сложных метеоусловиях (ЛИСД-2, АМАТА).

Частоты и диапазоны радаров ГАИ определяются международными соглашениями. В Республике Беларусь сертифицированы три диапазона, частоты всех радаров должны находиться в их пределах.

X-диапазон (рабочая частота 10.525 ГГц). Первые детекторы работали в этом диапазоне, но сегодня они почти полностью уступили место аппаратуре, использующей другие частоты, хотя некоторые зарубежные и российские (БАРЬЕР, СОКОЛ) продолжают его использовать.

K-диапазон (несущая частота 24.150 ГГц). Базовый для подавляющего большинства радаров ДПС в мире. Приборы, работающие в нем, более компактны, но имеют большую дальность обнаружения, чем аппараты X-диапазона.

L-диапазон (рабочая частота 700-1000 нм).

Радар «Визир» измеряет не только скорость движущихся автомобилей, но и позволяет делать фото- и видеозапись нарушителей, что является неоспоримым доказательством при решении конфликтных ситуаций. Радар позволяет измерять скорость в стационарном и патрульном режиме на расстоянии не менее 400 м. Также существует модификация «Визир 2М». Принципиальное отличие между этими моделями только в экране.

Отличительные особенности и преимущества:



Прецизионный объектив с 10-кратным оптическим увеличением: чистое, детализированное и высококонтрастное изображение с малыми искажениями.

Фотографии высокого качества;
Работа в двух режимах: видео (фото) запись с измерением скорости.

Обеспечивает внесение в кадр информацию о дате, времени и скорости ТС.

Хранение кадров в энергонезависимом архиве.

Малогабаритный корпус (менее 2 кг).

Работа в стационарном и патрульном режиме.



Основные технические характеристики:

Максимальная дальность измерения скорости на ровной дороге по автомобилю типа «Жигули», м, не менее – 400.

Диапазон рабочих температур, °С - от 0 до +50.

Скорость видеозаписи, кадров/с - 3, 6, 12.

Графическое разрешение одиночного кадра, пикселей - 640x480.

Дальность визуального определения номерного знака, м, не менее – 80.

Работоспособность от встроенного аккумуляторного блока, ч, не менее – 2.

Полный заряд аккумуляторного блока от внешнего источника с номинальным напряжением ($12 \pm 0,5$ В), ч, не более – 3.

Ток потребления при номинальном напряжении питания, А, не более – 1.

Предельные значения внешнего напряжения питания, В - от 9 до 16.

Мощность потребления, Вт, не более – 15.

Масса с аккумуляторным блоком, кг, не более - 1,5.

Средний срок службы (до списания), лет – 6.



Подготовка к работе занимает не более 10 минут. Арена устанавливается на треноге, на обочине дороге, в 3-5 м от края контролируемой проезжей части. Питание прибора производится от аккумулятора, размещенного в специальном боксе. Все превысившие установленный порог скорости транспортные средства автоматически фотографируются. Данные нарушениях накапливаются в памяти

о прибора или сразу передаются по радиоканалу на мобильный пост ДПС, расположенный на расстоянии до 1,5 километров по ходу движения автотранспорта. Различают мобильную и стационарные установки Арены.

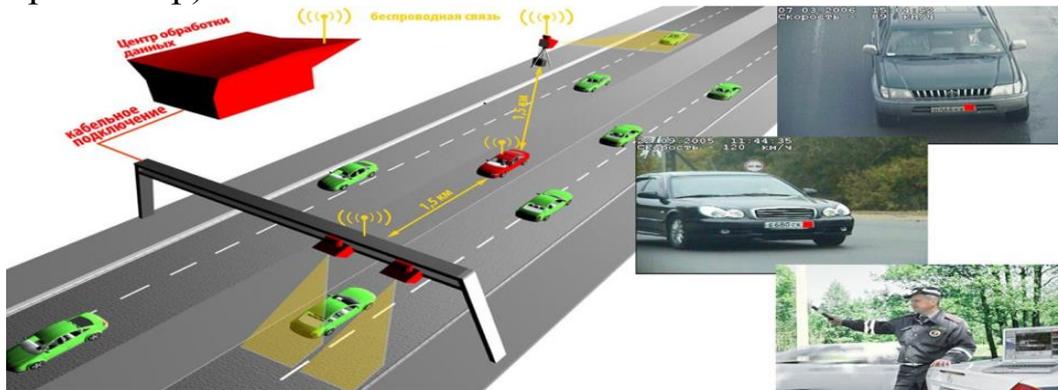
Технические особенности и преимущества:



Мобильность: тренога с радаром легко может быть перемещена в багажнике автомобиля.

Информативность: фотография содержит изображение автомобиля, дату и время снимка, скорость движения. Дополнительно может быть сохранена следующая информация: место контроля и разрешенная скорость движения.

Возможность использовать в темное время суток: в комплект может быть включено устройство подсветки (ИК прожектор).



Основные технические характеристики:

Длина зоны контроля – 8 метров;

Ширина зоны контроля – 10 метров;

Диапазон измерения скорости от 20 до 250 км/ч., погрешность не более +/- 2 км/ч.;

Формат данных - JPG файл, содержащий фотографию с разрешением не менее 640x480 пикселей;

Объем внутреннего архива, файлов, не менее - 10 000;

Вероятность определения чистых государственных знаков автомобилей на мониторе внешнего компьютера, %, не менее – 90;

Рабочая частота излучения, ГГц - 24,15±0,1;

Номинальное напряжение питания, В – 12;

Предельные значения питающего напряжения, В - от 10 до 16:

- при температуре воздуха больше 0 °С - не более 2 минут;

- при температуре воздуха минус 15 °С - не более 15 минут;

- при температуре воздуха минус 30 °С - не более 40 минут.

Радар ИСКРА-1. Радар Искра-1 является на сегодняшний день одним из самых распространенных радаров.

Основные функции и возможности:



- селекция целей по направлению движения;
- измерение скорости самой быстрой цели;
- регулировка дальности измерений;
- ручной или автоматический режим работы из стационарного положения;
- контроль скорости из движущегося автомобиля;
- становка порога скорости;
- индикация СВЧ-излучения, состояния источника питания, выбранных режимов работы;
- память для хранения данных о двух нарушителях:



Отличительные особенности и преимущества:

1. Литий-ионные аккумуляторные батареи: обеспечивают в автономном режиме не менее 16 часов непрерывной работы. Возможна подзарядка аккумуляторов от бортовой сети автомобиля не прерывая работы.

2. Энергосберегающие функции: при длительном простое переходит в «спящий режим».

3. Высокая точность и быстродействие: применяемый в данном радаре импульсный способ измерения обеспечивает высокое быстродействие. Менее, чем за одну секунду радар успевает совершить многократное измерение как собственной скорости, так и скорости цели, исключить возможные ошибки и погрешности, статистически обработать результаты измерений, и вывести их на табло или компьютер.

4. Рабочая частота: 24.15 ГГц (К-диапазон): узкая диаграмма направленности при небольших размерах антенны, повышает надежность при неблагоприятных погодных условиях (дождь, снег и т.д.).

5. Яркое информативное табло: данные о скорости и показания таймера поочередно автоматически выводятся на табло. Второстепенная информация выводится по дополнительному запросу, что облегчает считывание данных и исключает ошибки.

Основные технические характеристики для Искра-1:

Рабочая частота- 24,15+-0,1ГГц (К-диапазон).

Дальность измерений - 400 метров (3 уровня).

Диапазон скорости - 20-250 км-час.

Время измерения скорости - 0,5 сек.

Выделение самой быстрой цели - при превышении скорости группы на 4 км/ч.

Время хранения данных - не менее 10 минут.

Допустимая температура эксплуатации - 30 до + 40 градусов по Цельсия.

Радар Бинар. БИНАР – ручной видеофиксирующий измеритель скорости, предназначенный для контроля скорости движения транспортных средств и видеофиксации нарушений ПДД. Исключительной особенностью прибора является наличие двух телекамер, обеспечивающих одновременную запись дорожной ситуации: общим планом (для широкого обзора дороги и анализа ситуации) и крупным планом (для получения изображения нарушителя с визуально различимым номером на большом расстоянии). Наличие двух одновременно сделанных видеозаписей (в сочетании с измерением скорости) значительно упрощают анализ дорожной обстановки и повышают достоверность выявления нарушителя.



Основные функции и преимущества:

- Измерение скорости и видеофиксация нарушений ПДД.
- Выбор самой быстрой цели, селекция целей по направлению движения.
- Одновременная запись двух видеопотоков (крупным и общим планом).
- Вывод на экран изображения цели с зафиксированной скоростью, датой, временем и информацией о режимах измерения.
- Возможность оперативного переключения с одной телекамеры на другую при измерении или просмотре, для исключения ошибок.

- Достоверное определение автомобиля-нарушителя в потоке с помощью двух одновременно снятых видеосюжетов.
- Визуальная различимость номерного знака на расстояниях до 200 метров.
- Увеличение кадра при просмотре, оптимизация изображения номерного знака.
- Возможность работы с руки или из патрульного автомобиля, в том числе, во время движения.
- Возможность кольцевой видеозаписи и просмотра.
- Сохранение видеосюжетов и данных о зафиксированных целях в энергонезависимой памяти (на флэш-карте формата SD).
- Удобное управление прибором с помощью ПДУ или сенсорного экрана.
- Возможность подключения прибора к ноутбуку с помощью стандартного интерфейса.
- Возможность подзарядки прибора от бортовой сети автомобиля.
- Малый вес, эргономичная конструкция.

Основные технические характеристики:

Рабочая частота - $24.15 \pm 0,1$ ГГц (К-диапазон).

Диапазон измеряемых скоростей - от 20 до 300 км/ч.

Максимальная дальность измерения скорости - до 300 м.



Измеритель скорости «Беркут» - легкий, компактный, малогабаритный прибор.

Прибор сконструирован по технологии трансформации. К измерителю могут быть легко пристыкованы кронштейн, рукоять или видеофиксатор. В комплекте с рукоятью прибор удобен для работы «с руки». В рукоять встроено зарядное устройство и аккумулятор, что

обеспечивает работу прибора в течение 10 часов в режиме измерения без подзарядки.

Отличительные особенности и преимущества:



Удобен в обращении, компактен, легко монтируется на панель. Измерение скорости в обоих направлениях. Возможность работы в патрульном режиме. Возможность выбора цели: самая ближняя или самая быстрая. Энергонезависимая память.

Оснащен подсветкой, что позволяет работать с ним в темное время суток.

Технические характеристики:

Рабочая частота, ГГц - $24,15 \pm 0,01$ (К-диапазон).

Режим измерения скорости - стационарный / патрульный.

Диапазон измеряемых скоростей, км/ч - от 20 до 250.

Точность измерения скорости:

- в стационарном режиме, км/ч - ± 1 .

- в патрульном режиме, км/ч - ± 2 .

Максимальная дальность - не менее 400 м (тип. 800 м).

Время единичного измерения, с, не более - 0,3.

Стрелка и по сей день остается одним из самых «продвинутых» видеорадаров в арсенале ГАИ. Стрелка оснащается уникальной камерой видеофиксации, которая отслеживает нарушение с расстояния до 1 километра. В отличие от большинства радаров, СТРЕЛКА отслеживает не один автомобиль-нарушитель, а весь транспортный поток целиком, обрабатывая сразу весь участок дороги в пределах 1 км в обе стороны.

При этом радарный комплекс «Стрелка-СТ» фиксирует не только превышение скорости, но и другие нарушения ПДД, к примеру, вынужденный выезд на сторону дороги, предназначенной для встречного движения или для движения маршрутных транспортных средств.



Ни один радар-детектор не срабатывает на радар «СТРЕЛКА-СТ» со 100% вероятностью. Самый простой способ не стать «жертвой» радара-невидимки – доподлинно знать о месте его расположения.

Технические характеристики:

Дальность действия 50-1000м.

Диапазон измеряемых скоростей от 5 до 180 км/час.

Рабочая частота 24,15 ГГц.

ВОПРОС 2. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПУТИ РАЗВИТИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Комплекс СФИНКС-С решает три задачи:

Контроль превышения скоростного режима при скорости движения от 10 км/ч до 250 км/ч.

Распознавание всех типов регистрационных знаков ТС в зоне контроля при скорости движения от 0 до 250 км/ч.

Проезд по полосе общественного транспорта и встречной полосе.

Данные средства обеспечивают неоспоримую доказательную базу при фиксации нарушений ПДД. Делает два снимка, имеет встроенные средства видеоаналитики для автоматической проверки всех зафиксированных радаром нарушений. Обзор всех полос одним снимком.

Устанавливается сбоку от проезжей части. Установка не требует строительства специальных ферм, наличия мостов, перекрытия полос движения. Не требуется использования подъемных машин и механизмов при обслуживании, не загромождает обзор трассы для водителя.



Установка на опоре ночного освещения
Данное устройство работоспособно в местах, где полностью отсутствует ночное освещение. Позволяет оперативно переустанавливать внутреннюю электронную часть оборудования в корпуса-имитаторы (например: 2 полных комплекта + 4 корпуса-имитатора) для многократного увеличения зоны профилактики нарушений ПДД при минимальных затратах.

Встроенный пульт ручного управления используется для проведения настроек и контроля. Позволяет различать два типа ТС грузовой и легковой и устанавливать различные пороги превышения скорости для каждого из них и для каждой полосы индивидуально в соответствии с ПДД.

Имеется программное обеспечение для объединения в случае необходимости многих постов в единую сеть, а также получения информации, дистанционной диагностики, настройки и распознавания номеров.

Работает на несколько полос (2-5) одним устройством (фиксирует нарушения по каждой полосе и при движении по разметке). Работает по подходящим, уходящим и взаимно-встречным потокам ТС.

Позволяет осуществлять распознавание всех номерных знаков ТС в зоне контроля, поиск совпадений в базе данных (до 6), индикацию совпадений и вывод пояснений по совпадениям.

Технические характеристики комплекса СФИНКС-С:

- Фиксация скоростей: от 20 км/ч до 250 км/ч, распознавание от 0 км/ч до 250км/ч.
- Количество полос: от 2 до 5 полос измерения одновременно.
- Точность измерения: 2км/ч при скорости до 100 км/ч и 2 % при скорости до 250 км/ч.
- Шаг изменения порога скорости: ± 1 км/ч.
- Управление: встроенный в переднюю панель блока управления цветной ж/к дисплей и 8 кнопок управления.
- Радар: частота 24,125 ГГц
- Цифровая камера: Разрешение матрицы - 11Мпкс.
- Скорость затвора: регулируемая программно, до 1/1000 сек.
- Температурный диапазон системы: $-40^{\circ} + 60^{\circ}$.
- Количество фотографий - 2.
- Количество распознаваемых типов ТС: два.
- Расположение: сбоку от дороги.
- Антивандальное исполнение.
- Нарботка на отказ: не менее 50000 часов.
- Типы нарушений: Скорость, встречная полоса.
- Распознавание потока ТС.
- Мобильный вариант имеет те же основные характеристики что и стационарный вариант. Аккумуляторное питание обеспечивает до 20 часов автономной работы. При подпитке от бортсети автомобиля функционирование непрерывное.

Лазерный скоростемер ЛИСД-2Ф предназначен для измерения скорости движения транспортных средств (ТС) и фотофиксации факта нарушения ТС правил дорожного движения и скоростного режима.

Конструктивно прибор ЛИСД-2Ф выполнен в виде моноблока, который может быть установлен на штатив рядом с патрульным автомобилем.

Основные преимущества:



Узконаправленное лазерное излучение, которое позволяет выделить в плотном потоке любое ТС. Наличие на экране монитора метки, указывающей на границы лазерного излучения, что позволяет однозначно идентифицировать ТС, нарушившее скоростной режим.

Возможность распечатки приложения к протоколу о нарушении скоростного режима.

Возможность использования как в ручном, так и в автоматическом режиме.

Помещение на снимке даты и времени нарушения скорости, а также значение ограничения скорости на данном участке дороги и значение измеренной дальности до ТС.

Фотография номера ТС с руки - до 150 метров, со штатива - 200 метров.



Технические характеристики:

Дальность, на которой обеспечивается читаемость государственного регистрационного знака:

- при работе с рук - от 50 до 120м.

- при работе со штатива - от 50 до 200м.

Максимальная дальность действия - 999 м.

Минимальная дальность действия - 5 м.

Дальность действия до автомобиля типа «Жигули» - 300 м.

Среднеквадратичная погрешность измерения скорости - 1,5 км/ч.

Время измерения (типичное) - 0,45с.

Скорость съемки - съемка 6 кадров за 8с.

Количество кадров, сохраняемое во внутренней энергонезависимой памяти, не менее – 450.

Масса, прибора не более - 1,4 кг.

Радис относится к радарам нового поколения. Производится с 2005 года. Модификации: Радис-Видео и Радис-ВидеоК.

Представляет собой сочетание компактности и универсальности. Обладает уникально малым весом в 230 грамм, конструкция предусматривает множество вариантов крепления в салоне автомобиля.

Отличительные особенности:

Крайне эргономичен. Широкие возможности по контролю скорости: в стационарном положении, в движении, в автоматическом или ручном режиме, выбор самой ближней или самой быстрой цели.



Максимум совместимости и функциональности: Встроенный USB-порт и радиоканал для обмена данными с внешними устройствами (телекамерой, компьютером и т.д.); совместим с различными видеофиксаторами, в том числе с «КАДР-1» и «КАДР-1К» на базе ноутбука с специализированным программным обеспечением.



Пульт дистанционного управления позволяет одновременно управлять двумя радарными (например, одним на капоте, а другим в салоне на заднем стекле автомобиля).

Технические характеристики:

Дальность измерения (три уровня), не менее:

- типовая - 800 м;
- гарантированная - 500 м.

Диапазон измеряемых скоростей - 10- 300 км/час.

Погрешность измерения скорости, не более:

- стационарно - $\pm 1,0$ км/час;
- в движении - $\pm 2,0$ км/час.

Время измерения скорости - не более 0,3 сек.

Время хранения данных в памяти - 10 мин.

Средняя потребляемая мощность - не более 2,5 Вт.

Продолжительность работы от АКБ - не менее 24 часов.

Амата - лазерный радар. Для его использования инспекторам не нужно даже выходить из машины. Применение лазерной технологии позволяет получать снимки хорошего качества в условиях плохой видимости. Не влияет на Амату и низкая температура – зимой он работает не хуже. Амата фиксирует не только превышения скорости, но и другие правонарушения: пересечение сплошной полосы, проезд на красный и обгон в непопозволенном месте. Обычные радар-детекторы на лазер не реагируют.



Дальность действия до 700 м.

Номерной знак определяется с 15 - 250 м.

Диапазон измеряемых скоростей 1,5-280 км/ч.

Бутоном. Одна из новинок, так называемый «алколазер» для выявления пьяных водителей. Дает инспектору возможность на расстоянии выявить содержание в салоне авто паров этилового спирта. Испускаемый «Бутоном» лазерный луч проникает через лобовое стекло в салон, определяет спектр паров этилового спирта и в случае их большой концентрации передает сигнал на пульт. Передачу обеспечивает канал Wi-Fi.

Дальность действия 250 м.

Диапазон измеряемых скоростей до 120 км/ч.



Условия быстро растущих городов создают определенную дорожную обстановку за счет высокой плотности транспортных средств. Это подталкивает многих автолюбителей к пренебрежению правилами дорожного движения, что еще более затрудняет пропускную

способность городских автомобильных дорог. Более того, многие водители вступают в горячие споры с сотрудниками ДПС ГАИ, вплоть до применения физической силы в попытках избежать выплаты штрафа или

эвакуации неправильно припаркованного транспортного средства. Но теперь существует более совершенный способ наказания нарушителей ПДД, который исключает непосредственный контакт сотрудников дорожной полиции и владельцами авто.

Паркон - это комплекс нового поколения, который разработан специально для того чтобы фиксировать нарушения со стороны недобросовестных авто владельцев при парковке и стоянке. Это приспособление является портативной комбинацией GPS/GLONASS навигационной системы, двух видеокамер и светодиодного прожектора. Оснащено слотом для карты памяти SD, на которую сохраняется запись во



время патрулирования. Видеофиксатор ПАРКОН оснащён двумя видеокамерами не случайно: одна из них - широкоугольная - фиксирует дорожные знаки и разметку, а вторая - длиннофокусная - предназначена для записи автомобильных номеров. Прожектор же позволяет осуществлять эффективное патрулирование даже в темное время суток или в условиях ухудшенной видимости.

Принцип действия прибора-видеорегистратора Паркон прост - его задача - исключительно запись, причем - с привязкой к конкретным координатам. В случае если автомобиль припаркован неправильно, сотрудникам ГАИ не нужно вступать в споры с водителем. В конце смены данные обрабатываются на рабочей станции, происходит проверка данных, формируется база нарушителей по распознанным номерным знакам, затем информация поступает на центральный пост, а операторы проводят заключительную проверку и распечатывают документы о нарушении ПДД, которые рассылаются нарушителям.

В автомобиле ДПС видеофиксатор Паркон фиксируется на торпедо с помощью специального кронштейна, однако имеется возможность использования прибора и вне автомобиля. Эту возможность обеспечивает автономный источник питания, небольшой вес и удобная ручка прибора. Лицевая же сторона оснащена жидкокристаллическим дисплеем. Устройство ПАРКОН подготавливается к работе индивидуально для отдельных участков дорог, что позволяет ему в дальнейшем автоматически обрабатывать информацию о нарушениях.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

К следующему семинарскому занятию изучить вопросы:

1. Приборы контроля технического состояния двигателя.
2. Технические средства контроля механизмов управления.
3. Проверка технического состояния иных приборов и элементов конструкции автомобиля.

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь, 28.11.2005, № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 14.04.2014 №165 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

3. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 14.06.2006 г., №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

4. О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 30.06.2008 г., №972 (в ред. постановления Совета Министров Республики Беларусь от 22.11.2014 №1087) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

5. Об утверждении инструкции о порядке организации подвоза обучающихся: постановление Министерства образования Республики Беларусь от 30.08.2011 г. N 247.

Основная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики

Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

Дополнительная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №35

«Приборы контроля технического состояния транспортных средств»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная с отрывом от производства

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Автомобили представляют собой сложную техническую систему, поэтому мероприятия технической эксплуатации определяются в первую очередь их устройством, конструктивными особенностями и такими показателями надежности, как безотказность, долговечность, эксплуатационная технологичность и сохраняемость. С учетом этого формируется система технического обслуживания и ремонта, разрабатываются организация и технология выполнения работ для одного автомобиля и их совокупности, проектируется и создается производственно-техническая база предприятий автомобильного транспорта, подбирается необходимое технологическое оборудование.

ВОПРОС 1. ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ДВИГАТЕЛЯ

Наибольшее распространение получили анализаторы оптического типа, так как они позволяют оценивать основные токсичные компоненты: CO, CO₂, C_nH_m. Принцип их действия основан на различном поглощении лучистой энергии различными газами. Отработанные газы через заборник 1, устанавливаемый в выхлопной трубе автомобиля, под действием диафрагменного насоса 5 проходят через конденсато-отделитель 2 и фильтрующие элементы 4, попадают в рабочую камеру 6 и далее в атмосферу.

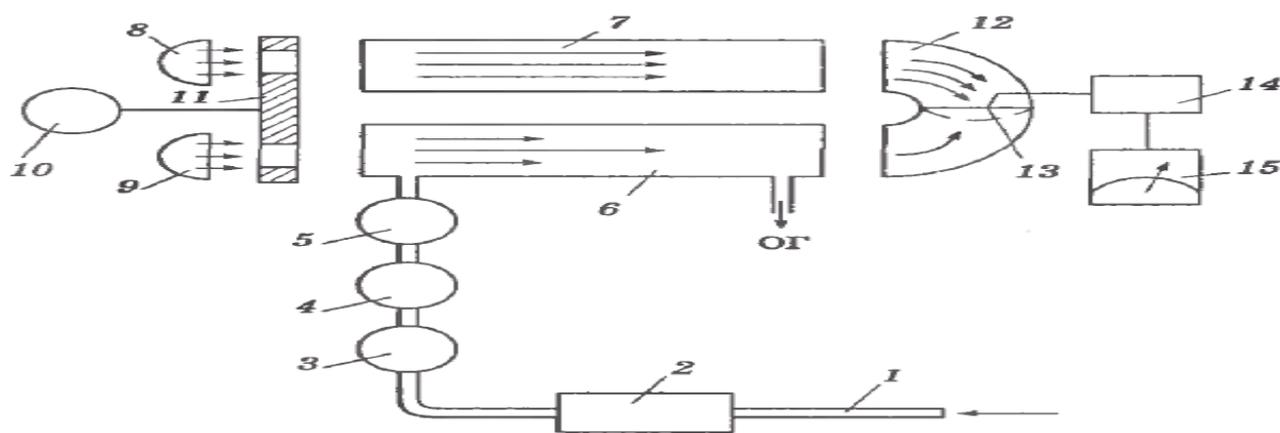


Рисунок 1. Принципиальная схема инфракрасного оптического газоанализатора:

- 1 – заборник;
- 2 – конденсатоотделитель;
- 3 – фильтр тонкой очистки;
- 4 – защитный фильтр;
- 5 – диафрагменный насос;
- 6 – рабочая камера;
- 7 – камера сравнения;
- 8, 9 – инфракрасные излучатели с параболическими зеркалами;
- 10 – электродвигатель;
- 11 – обтюратор;
- 12 – приемник излучения;
- 13 – диафрагменный конденсатор;
- 14 – усилитель;
- 15 – регистрирующий прибор

Два источника инфракрасного излучения, 8 и 9, через обтюратор 11 (револьверная диафрагма), приводимый во вращение от электродвигателя 10, создают равные прерывистые потоки инфракрасного излучения,

проходящие через рабочую 6 и сравнительную камеру 7. Сравнительная камера заполнена воздухом (или азотом), который не поглощает это излучение. В рабочей камере 6 ОГ поглощают из общего спектра инфракрасное излучение с определенной длиной волны. Окись углерода (СО), например, поглощает лучи с длиной волны 4,7 мкм, СО₂ – 4,3 мкм и т.д. В приемник 12, разделенный пополам диафрагменным конденсатором 13, в разные полости поступают два инфракрасных потока различной интенсивности. В результате в полостях повышается температура и соответственно давление. Под действием разности давлений конденсатор прогибается и изменяет свою емкость, которая преобразуется в электрические сигналы, усиливается усилителем 14 и индицируется прибором 15. Прибор позволяет определять процентное содержание СО. Более современные модернизированные приборы имеют две одинаковые измерительные схемы, через которые проходят ОГ и измеряются соответственно СО, СО₂ и т.д.

Качество ОГ дизельных двигателей оценивают по дымности. Газообразные продукты сгорания моторных топлив, за исключением окислов азота, прозрачны и бесцветны. Поэтому изменение прозрачности и цвета ОГ свидетельствует о нарушении процесса сгорания и неисправностях двигателя и его систем. Причем основным источником дымности является наличие в ОГ сажистых частиц.

В настоящее время распространены дымомеры с фильтрацией ОГ и поглощением светового потока. В дымомерах с фильтрацией дымность определяется по степени потемнения фильтровальной бумаги, через которую пропускается определенный объем ОГ. Для забора ОГ из выхлопной трубы автомобиля используется насос-дозатор, представляющий собой поршневой насос.

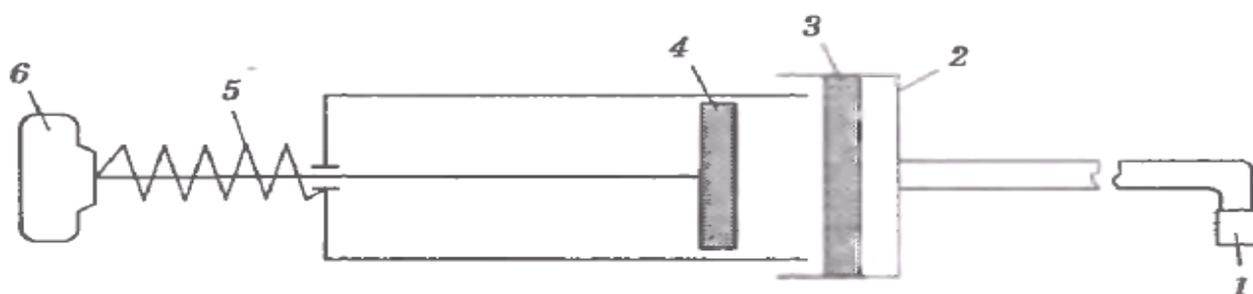


Рисунок 2. Схема насоса-дозатора:

- 1 – заборник;
- 2 – адаптер;
- 3 – фильтр;
- 4 – поршень;
- 5 – возвратная пружина;
- 6 – рукоятка.

Фильтр 3 помещают в адаптер 2. С помощью рукоятки 6 поршень 4 перемещают в крайнее правое положение. Заборник помещают в выхлопную трубу при работе двигателя на нужном режиме и отпускают рукоятку. Под действием возвратной пружины 5 поршень перемещается в крайнее левое положение, прокачивая через фильтр примерно $0,0003 \text{ м}^3$ ОГ за 1,5 с.

Фильтр извлекают и подвергают фотометрированию методами отражения или поглощения света. При первом методе отражение света происходит с наиболее загрязненной стороны фильтра. Чем больше отражение света, тем меньше сажи находится в ОГ. Однако сажистые частицы не только проходят сквозь фильтр, но и осаждаются на его поверхности, поэтому метод не совсем точен. Этого недостатка лишен метод поглощения света, когда оценивается интенсивность светового потока при его прохождении через фильтр. Так как структура фильтров неоднородна, их необходимо фотометрировать дважды: до установки в адаптер и после пропускания через него газовой пробы.

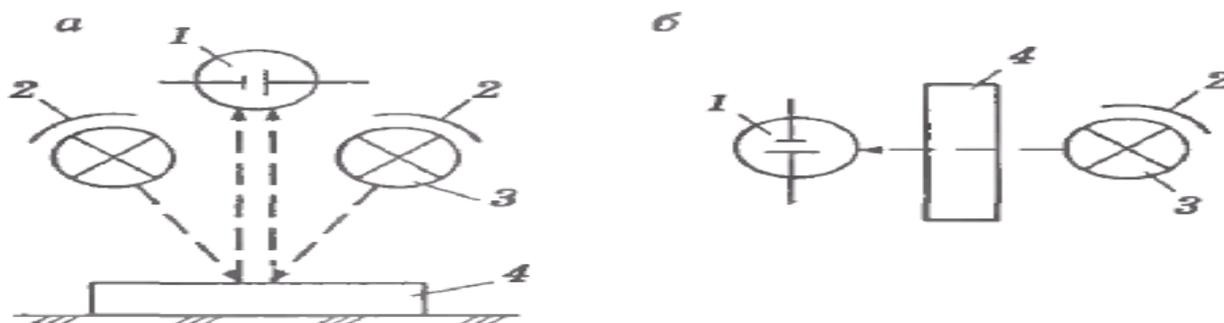


Рисунок 3. Схемы методов фотометрирования задымленных фильтров (а – метод отражения света; б – метод поглощения света):

- 1 – фотоэлемент;
- 2 – зеркальный отражатель;
- 3 – источник света;
- 4 – фильтр.

Дымомеры с поглощением светового потока измеряют ослабление интенсивности света, проходящего через определенную толщину ОГ. По этому принципу работают дымомеры типа «Хартридж», «Clayton», ДО-1. Они измеряют ослабление интенсивности света, проходящего через слой ОГ, имеющих определенную толщину, или эффективную базу.

ЭФФЕКТИВНАЯ БАЗА - это толщина оптически однородного слоя эталонных газов, эквивалентного по ослаблению светового потока столбу тех же ОГ, заполняющих трубу дымомера в условиях измерения. Современные дымомеры имеют эффективную базу 0,43 м.
КОЭФФИЦИЕНТ ОСЛАБЛЕНИЯ СВЕТОВОГО ПОТОКА (или

дымность, %) характеризует степень ослабления света вследствие его поглощения и рассеивания ОГ при прохождении ими рабочей трубы дымомера.

Оптический дымомер состоит из блока питания, блока индикации и измерительного блока.

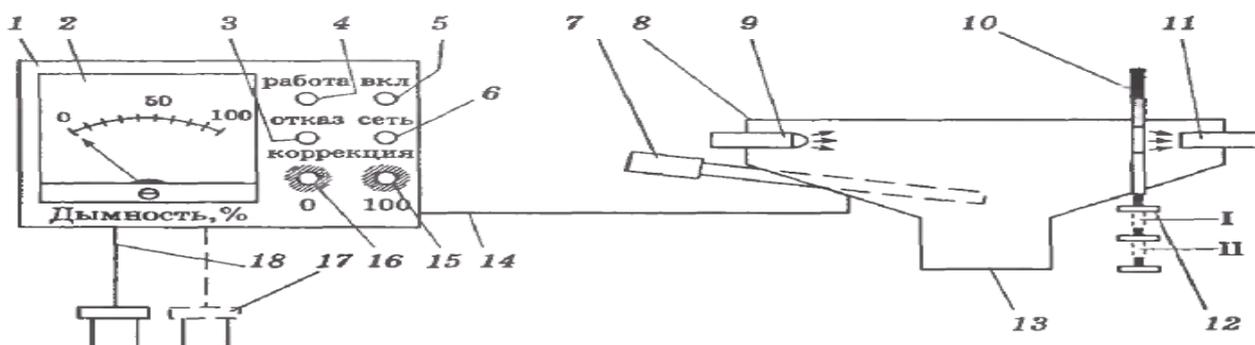


Рисунок 4. Схема дымомера ДО-1:

- 1 – блок питания и индикации;
- 2 – стрелочный индикатор;
- 3 – лампа «отказ»;
- 4 – лампа «работа»;
- 5 – лампа «вкл»;
- 6 – тумблер «сеть»;
- 7 – удлинитель с рукояткой;
- 8 – измерительный блок;
- 9 – излучатель;
- 10 – набор светофильтров;
- 11 – светоприемник;
- 12 – ручка со сменными светофильтрами;
- 13 – патрубок для присоединения к выхлопной трубе;
- 14 – соединительный кабель;
- 15 – потенциометр коррекции «100»;
- 16 – потенциометр коррекции «0»;
- 17 – сетевой кабель 12 В;
- 18 – сетевой кабель 220 В.

При присоединении входного патрубка 13 в выхлопной трубе дизельного двигателя внутри корпуса измерительного блока 8 будет проходить поток ОГ. Свет от излучателя 9, проходя через столб ОГ, будет попадать на светоприемник 11, который фиксирует величину его ослабления и преобразует ее в эквивалентный электрический сигнал. Далее этот сигнал поступает в блок питания и индикации 1, где он преобразуется, усиливается и приводится к стандартным условиям испытаний. Измеренное значение дымности выводится на стрелочный

индикатор 2. Для тарировки дымомера на патрубке 13 имеется ручка 12 со сменными светофильтрами. При полностью задвинутой ручке (положение I) прибор должен показывать значение «0» дымности. При полностью выдвинутой ручке (положение II) световой поток полностью перекрывается и прибор должен показывать значение «100» процентов дымности. В среднем положении ручки дымомер должен показывать какое-то среднее значение (для большинства дымомеров 44...52 %). При несоответствии показаний проводится настройка прибора. При испытаниях на дымность ручка 12 должна быть полностью задвинута.

Недостатком таких дымомеров является то, что они не оценивают абсолютную величину дымности (например, количество углерода в 1 м^3 ОГ). Кроме того, степень поглощения светового потока зависит от размеров и конфигурации сажистых частиц в ОГ, что затрудняет тарировку дымомеров и снижает их точность.

Дымность определяется на двух режимах: режиме свободного ускорения и режиме максимальной частоты вращения.

ВОПРОС 2. ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА КОНТРОЛЯ МЕХАНИЗМОВ УПРАВЛЕНИЯ

Диагностирование рулевого управления состоит в определении люфта рулевого колеса и усилия на его ободу, возникающего в результате трения в механизмах рулевого управления, а также в проверке крепления и состояния шарнирных соединений тяг рулевого привода. Прежде чем приступить к проверке люфта рулевого колеса, необходимо проверить и подтянуть крепления картера рулевого механизма, рулевой сошки, устранить зазоры в шарнирах рулевых тяг, проверить давление воздуха в шинах, регулировку подшипников колес и тяг привода рулевого управления.

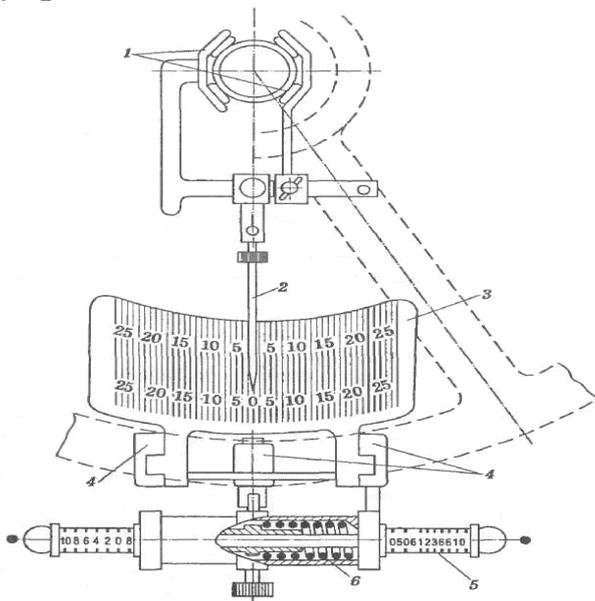


Рисунок 5. Динамометр-люфтомер:

- 1 - прижим крепления стрелки;
- 2 - стрелка;
- 3 - угловая шкала;
- 4 - прижимы крепления динамометра;
- 5 - шкала усилия;
- 6 - динамометр.

Люфт рулевого колеса определяют при помощи механических и электронных динамометров-люфтомеров К-402, К-187, К-524 и ИСЛ-401. Для измерения люфтомер закрепляют на рулевом колесе и рулевой колонке и, приложив к ободу рулевого колеса через динамометр 6 нормативную силу в противоположных направлениях, замеряют угол поворота по шкале 3 относительно неподвижной стрелки 2. Учет усилия необходим для того, чтобы исключить упругую деформацию деталей. Его значение зависит от собственной массы автомобиля, приходящейся на управляемые колеса, для автомобилей массой до 1,6 т равно 7,35 Н, для автомобилей массой 1,6...3,86 т – 9,8 Н, свыше 3,86 т – 12,3 Н.

На автомобилях с гидравлическим усилителем рулевого управления люфт измеряют при работающем двигателе.

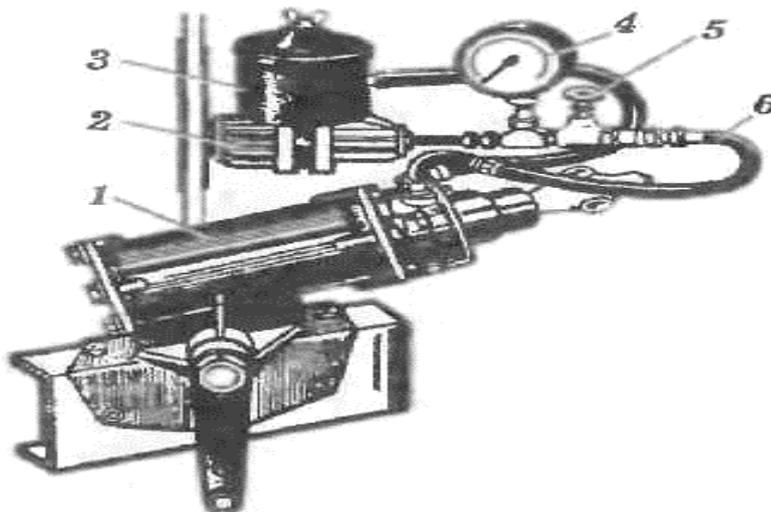


Рисунок 6. Прибор для проверки гидросилителей:

- 1 - гидросилитель;
- 2,3 - насос и его бачок;
- 4 - манометр;
- 5 - вентиль тройника;
- 6 - шланг высокого давления.

При проверке давления в магистрали рулевого управления с гидросилителем между насосом 2 (рисунок 6) и шлангом 6 высокого давления устанавливают тройник с манометром 4 и вентилем 5. При работающем двигателе на частоте вращения холостого хода передние

колеса поворачивают до упора и открывают вентиль 5, наблюдая за давлением масла, которое должно быть не менее 6,5 МПа. Меньшее давление свидетельствует о неисправностях в насосе или распределителе гидроусилителя. Если при закрытом вентиле давление будет повышаться, это укажет на неисправности в распределителе, если будет снижаться — на неисправности в насосе. Если при закрытом вентиле давление хоть и повышается, но остается меньше 6,0 МПа, то это указывает на неисправность обоих узлов.

В гидравлическом приводе тормозов проверяют уровень тормозной жидкости в резервуаре главного тормозного цилиндра. Уровень ее должен быть на 10... 15 мм ниже кромки наливного отверстия.

Перед доливкой тормозной жидкости в резервуар прочищают воздушное отверстие в его пробке. При наличии воздуха в тормозной системе ее прокачивают. Воздух в системе обнаруживается по перемещению педали более чем на 2/3 ее полного хода или до упора в пол, так как воздух сжимается.

При прокачивании тормозной системы снимают защитный резиновый колпачок с перепускного клапана колесного цилиндра и надевают на него резиновую трубку длиной 400...500 мм. Второй конец ее опускают в стеклянный сосуд с тормозной жидкостью. Отвернув перепускной клапан на 0,2... 1 оборот, резко нажимают на педаль и медленно отпускают ее. Эти операции продолжают до прекращения выхода пузырьков воздуха из шланга, опущенного в сосуд, после чего перепускной клапан заворачивают при нажатой педали. Во время прокачки постоянно контролируют уровень и доливают жидкость в бачок главного цилиндра. Прокачивают цилиндры всех колес, вакуумного усилителя, разделителя привода тормозов, регулятора тормозных сил. При этом последовательно заменяют жидкость во всех контурах, от дальней точки каждого контура до его начала. Прокачивать тормозную систему можно специальным бачком для прокачки, из которого тормозная жидкость под давлением сжатого воздуха по шлангу

подается в главный цилиндр. Заполнять тормозную систему можно только рекомендуемой для данного автомобиля жидкостью (БСК, «Нева», «Роса» и др.) - СМЕШИВАТЬ различные жидкости ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

В системе пневматического привода тормозов перед диагностированием их эффективности проверяют давление воздуха и герметичность системы, выполняют регулировочные работы. При исправном компрессоре и работающем на средней частоте вращения коленчатого вала двигателе включение компрессора должно происходить при давлении 0,62...0,65 МПа, а нарастание давления в системе от нуля до максимального значения (0,7...0,74 МПа) должно происходить в течение 5...6 мин, после чего компрессор должен отключаться. При отсутствии

утечек воздуха из системы причиной недостаточного давления может быть изношенность деталей поршневой группы компрессора или недостаточное натяжение ремня привода компрессора. Нормально натянутый ремень должен прогибаться между шкивами вентилятора и компрессора под усилием 40 Н на 5...8 мм. Герметичность системы проверяется по манометру при неработающем двигателе и отпущенной педали тормоза. Давление не должно снижаться более чем на 0,05 МПа за 30 мин.

При нажатии на педаль тормоза при неработающем двигателе давление должно сразу снизиться на 0,1...0,15 МПа и далее может снижаться со скоростью, не превышающей 0,05 МПа за 15 мин. Непрерывное снижение давления указывает на утечку воздуха на участке «тормозной кран - тормозные камеры». Место утечки воздуха можно определить на слух или смачивая предполагаемое место мыльным раствором. Обнаруженные утечки устраняют ремонтом или заменой деталей, подтяжкой и регулировкой. Проверку давления воздуха в тормозной системе производят путем присоединения манометров к трубопроводам в различных местах. Для обеспечения нормальной работы пневматического привода необходимо ежедневно сливать конденсат из воздушных баллонов через их краны.

В автомобилях, работающих с прицепами, с помощью контрольного манометра проверяют давление воздуха на выводе. Для проверки пневмооборудования тормозной системы автопоездов применяется набор манометров.

В системе пневматического привода герметичность предохранительного клапана проверяют с помощью мыльной эмульсии, а его срабатывание - по достижении максимального давления (0,9...0,95 МПа). При необходимости клапан регулируют.

ВОПРОС 3. ПРОВЕРКА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ИНЫХ ПРИБОРОВ И ЭЛЕМЕНТОВ КОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЯ

Неисправности приборов освещения и сигнализации связаны чаще всего с перегоранием нитей лампочек и предохранителей, отказом переключателей. Частой неисправностью является нарушение регулировки положения фар на автомобилях и их силы света, от чего зависит безопасность движения.

Установку фар и силу света проверяют и регулируют на посту с использованием специальных оптических приборов. При проверке с помощью передвижного оптического прибора (рисунок 7) его корпус 3, перемещающийся в вертикальном направлении по штанге 2, при помощи

двух опорных штырей 7 устанавливают на тележке 1 таким образом, чтобы оптические оси фары 8 и прибора совпали.

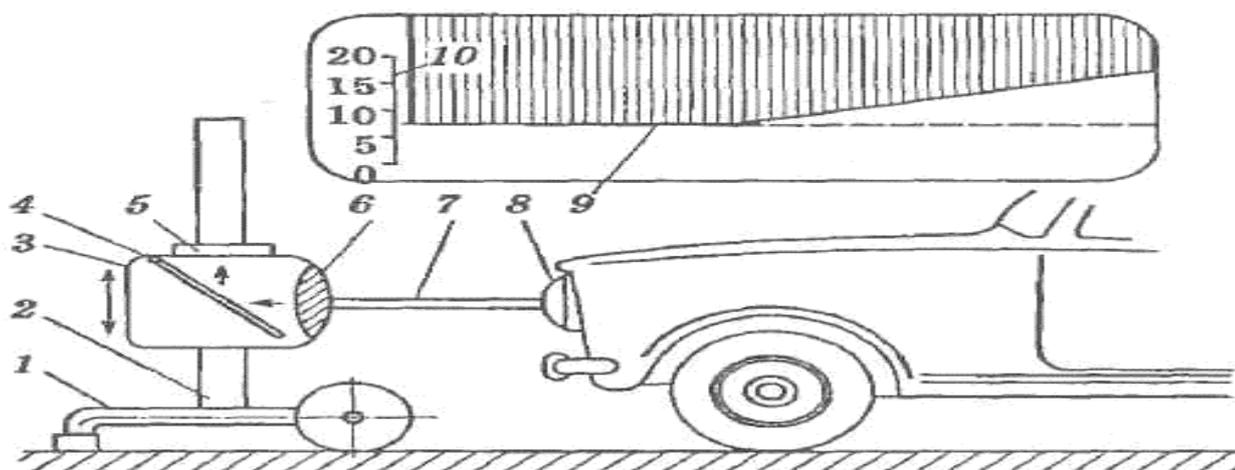


Рисунок 7. Проверка фар оптическим прибором

При этом луч ближнего (или дальнего) света через линзу 6 и зеркало 4 попадает на матовый экран 5. Передвижную разметку 9 экрана регулируют при помощи неподвижной шкалы 10 в зависимости от модели проверяемого автомобиля (высоты установки фары и рекомендуемой дальности освещения дороги). При включении ближнего света будет освещена нижняя часть экрана, при включении дальнего света - верхняя часть. При несовпадении освещенности экрана с разметкой регулируют фары.

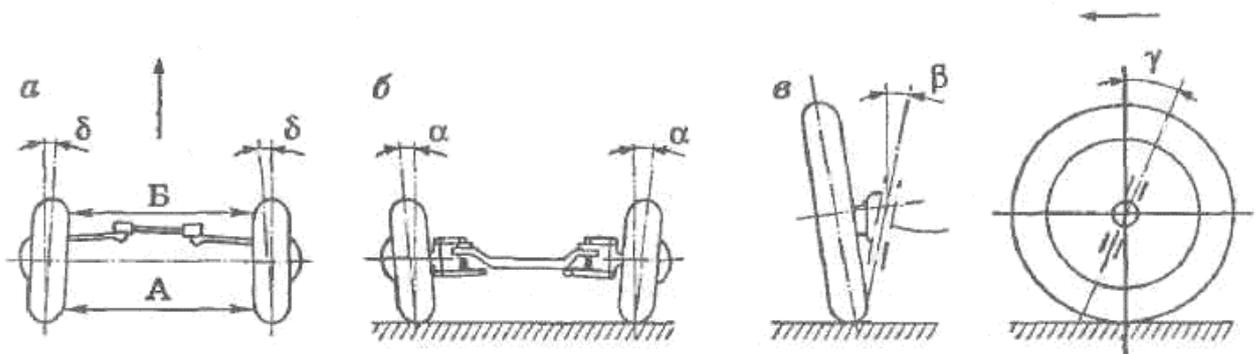
В процессе эксплуатации автомобиля происходят отказы элементов ходовой части, доля которых составляет около 15 % от общего их количества.

Для поддержания работоспособного состояния ходовой части автомобиля проводят визуальную ходовую диагностику и выполняют работы ТО и ТР. Они включают проверку состояния шин и создание в них нормального внутреннего давления воздуха; периодический контроль и регулировку углов установки передних колес; проверку зазоров в подшипниках ступиц колес и шкворневых соединениях; проверку состояния рамы и подвески; проверку крепления и смазку деталей ходовой части. При контроле технического состояния шин их осматривают, проверяют давление воздуха, подкачивают, удаляют острые предметы, проверяют зазор между сдвоенными шинами (не менее 40 мм), состояние вентиля и обода колеса (наличие вмятин, заусенцев и коррозии).

Для измерения давления воздуха в шинах применяют манометры поршневого или пружинного типа. Точность показаний этих манометров - в пределах цены деления шкалы (0,01 или 0,02 МПа). Сжатый воздух для накачивания шин получают из стационарных или передвижных

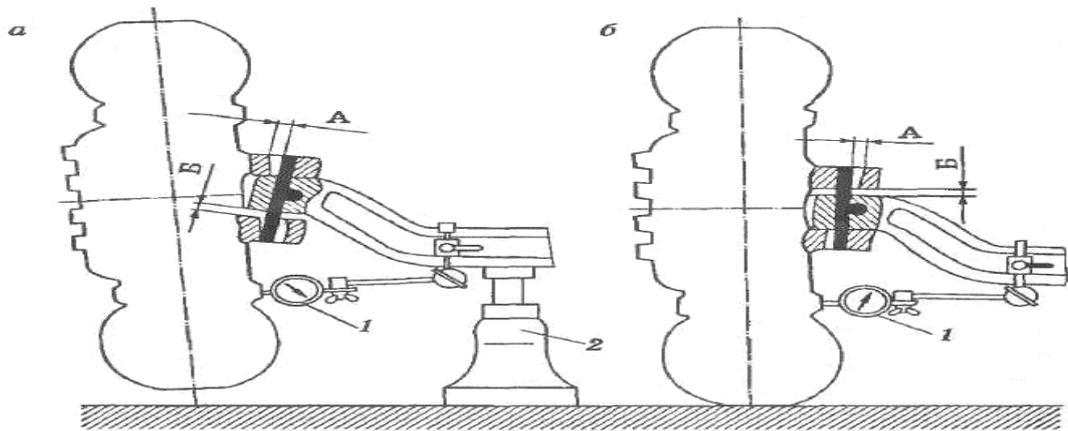
компрессорных установок. Раздача сжатого воздуха при накачивании шин производится воздухоподаточными колонками с помощью шланга с наконечником, присоединяемого к вентилю шины. Подача воздуха по достижении в шине требуемого давления прекращается автоматически.

Диагностирование углов установки управляемых колес автомобиля заключается в замерах углов схождения и развала колес, поперечного и продольного наклона шкворня или оси поворотной стойки (рисунке 3) или в определении боковой силы, создаваемой вращающимся колесом при движении по дороге.



а – схождение; б – развал; в, г – соответственно углы поперечного и продольного наклонов шкворня

Рисунок 8. Углы установки управляемых колес.



а – вывешенное колесо, б – опущенное на пол колесо.

Рисунок 9. Замер люфтов шкворня:

1 – индикатор; 2 – домкрат;

А – радиальный зазор; Б – осевой зазор.

Диагностированию углов установки управляемых колес должна ПРЕДШЕСТВОВАТЬ проверка радиального и осевого зазора в шкворневых соединениях, люфта подшипников ступиц колес, давления воздуха

в шинах, а также проверка общего состояния передней подвески и крепления дисков колес. Радиальный А и осевой Б зазоры в шкворневом соединении определяют с помощью прибора Т1 и плоского щупа (рисунок 4) по перемещению поворотной цапфы при подъеме и опускании передней оси.

Прибор состоит из штатива и индикатора часового типа. Штатив прибора закрепляют на балке передней оси автомобиля вблизи предварительно вывешенного колеса, а мерный штифт индикатора упирают в нижнюю часть опорного диска тормоза. Стрелку индикатора устанавливают на нуль шкалы. При опускании колесо отклонится в сторону и вверх, в результате в шкворневом соединении может быть обнаружен радиальный А и осевой Б зазоры, которые не должны быть более 0,75 и 1,5 мм. Поскольку плечо замера радиального зазора примерно в два раза больше длины шкворня, то радиальный зазор будет в два раза меньше показаний индикатора.

Для определения углов установки управляемых колес автомобиль устанавливается передними колесами на поворотные круги 17 стенда. Проверяется и доводится до нормы давление в шинах. Определяются и устраняются люфты и изношенные детали, влияющие на углы установки колес. Передняя часть автомобиля вывешивается с помощью подъемника или домкрата. Включается в сеть лампа фонаря 4 и «крест» 7, нанесенный на стекло линзы светоизлучателя, проецируется на центральное зеркало 11 и, отражаясь от него, проецируется на экран 12 в форме двух пересеченных перпендикулярно друг другу линий в форме креста 10. Для установки центрального зеркала 15 параллельно колесу последнее прокручивают. Если центральная точка «креста» на экране будет двигаться по кругу, то регулировка установки зеркала производится регулировочными винтами. Если центральная часть «креста» при вращении колеса будет находиться в одной точке, то зеркало отрегулировано параллельно колесу. Невозможность регулировки центрального зеркала 15 параллельно колесу свидетельствует о погнутости диска.

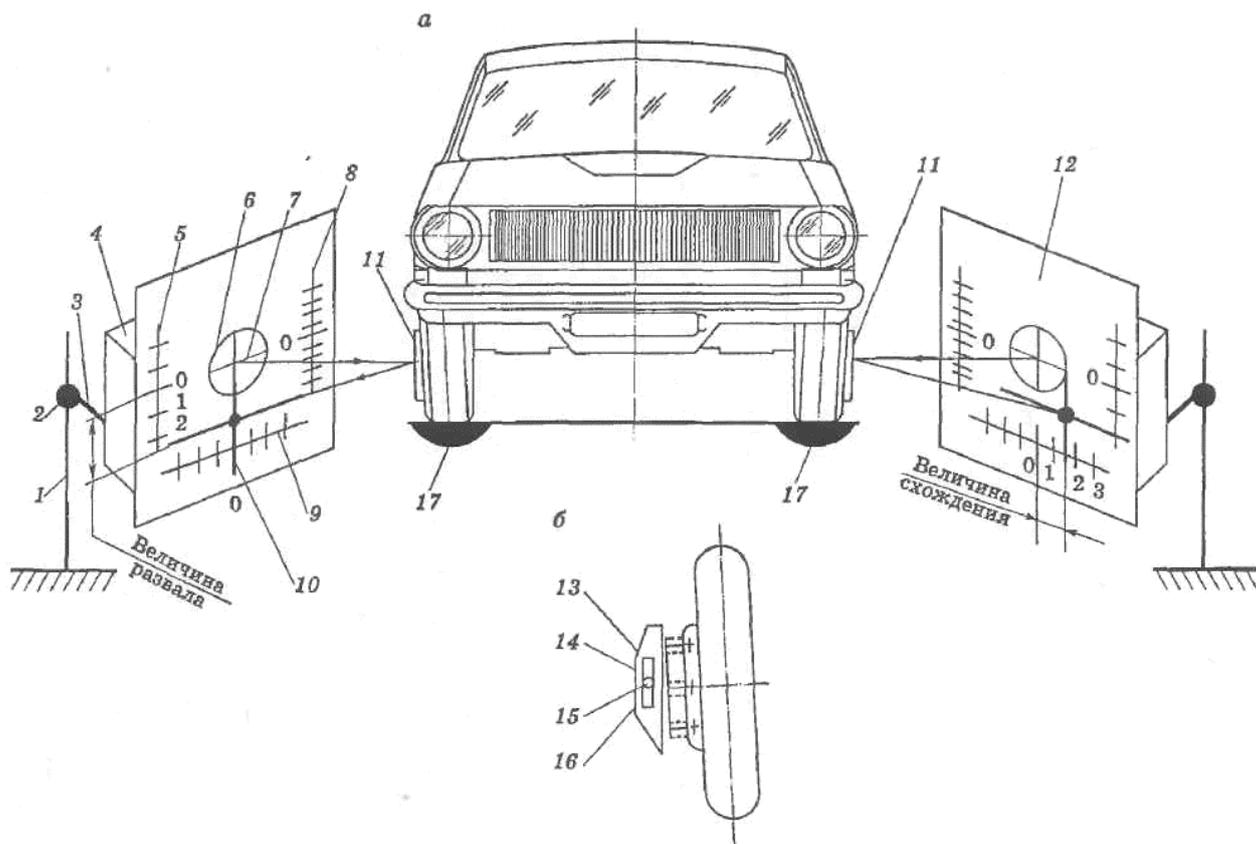


Рисунок 10. – Схема комбинированного стенда для проверки углов установки управляемых колес

Стенд прост в устройстве и отладке, удобен при проведении работ и имеет приемлемую точность измерений. Недостатком данного стенда является невозможность определения смещения колес и смещения передней и задней оси.



Измеритель светопропускания тонированных и затемненных стекол «ТОНИК» предназначен для определения светопропускания стекол тонированных и затемнённых различного назначения, в том числе и установленных на автотранспортных средствах.

Прибор может использоваться техническими службами ГАИ и Минтранса в качестве средств технического контроля по требованиям безопасности дорожного движения на диагностических станциях и на предприятиях, выполняющих тонирование автомобильных стёкол.

Технические характеристики:

Диапазон измерения светопропускания - 4 -100%

Дискретность показаний - 0,1%

Пределы допускаемой основной абсолютной погрешности - $\pm 2,0\%$

Толщина тестируемого стекла - до 20 мм

Время подготовки к измерению - 20 сек

Электроснабжение от автономного аккумулятора - 3,6 В

Потребляемый ток, не более - 160 мА

Время непрерывной работы без подзарядки, не менее – 10 час

Габаритные размеры измерительного блока, не более - 180 x 90 x 45

мм

Масса прибора - 95 x 35 мм



Проверка осуществляется специальными приборами с абсолютной погрешностью не более 2 %. Кроме того, в них должна быть предусмотрена компенсация внешней засветки, не связанная с толщиной стекла. Светопропускание измеряется в трех разных точках каждого

тестируемого образца, затем определяется среднее значение, которое считается результирующим. Проверка должна осуществляться при следующих внешних условиях:

- – температура воздуха: от +15 до +25 градусов;
- – атмосферное давление: от 86 до 106 кПа;
- – относительная влажность воздуха: 40 - 80 %.

Например, измеритель «Тоник», принцип действия которого является общим для других аналогичных приборов («Блик», «Свет», «Растр»). Встроенный фотоприемник имеет чувствительность, близкую к чувствительности глаза, улавливая свет с длиной волны 400 - 750 нм. Микроконтроллер производит обработку полученного сигнала, в результате на дисплее можно увидеть значение величины светового потока в относительных единицах.



Для проведения проверки необходимо совместить корпуса осветителя и фотоприемника по нанесенным меткам и включить прибор. После 10-секундного прогрева подается короткий звуковой сигнал и выполняется калибровка (устанавливается значение 100+/-0,2%).

Теперь можно измерить светопропускание стекла, прижав к нему с противоположных сторон осветитель и фотоприемник. Для получения более точного результата следует произвести центровку: осветитель слегка перемещается относительно фотоприемника, пока прибор

не покажет самое большое значение, которое считают результатом измерений. Для того чтобы прибор работал максимально точно, необходимо регулярно очищать его оптические элементы, а в случае сбоев отдать на проверку в специализированную мастерскую.

В законодательство внесены изменения, касающиеся проверки степени тонирования автомобиля и мер ответственности водителя в случае нарушения норм по светопропускаемости стекол.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

На самостоятельной подготовке необходимо в тетрадь законспектировать Приложение 4 к Правилам дорожного движения «Перечень неисправностей транспортных средств и условий, при которых запрещается их участие в дорожном движении».

Для подготовки к семинарскому занятию используйте следующую литературу:

Нормативные правовые акты:

1. Об утверждении Инструкции об организации эксплуатации транспортных средств в ОВД : Приказ МВД Республики Беларусь от 17 января 2011 г. N 11.

2. Об утверждении Инструкции о порядке деятельности подразделений технического надзора ГАИ МВД Республики Беларусь : Постановление МВД Республики Беларусь от 30 июня 2006 г. N 177 (ред. от 31.03.2009).

3. Об утверждении Положения о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств : Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 декабря 2002 г. N 1849 (ред. от 04.04.2011).

Основная литература:

1. Коваленко, Н.А. Техническая эксплуатация автомобилей : учеб. пособие / Н.А. Коваленко, В.П. Лобах, Н.В. Вепринцев. – Минск : Новое знание, 2008. – 352 с.

2. Савич, Е.Л. Инструментальный контроль автотранспортных средств: учеб. пособие / Е.Л.Савич, А.С. Кручек. – Минск : Новое знание, 2008. – 399 с.

3. Диагностирование автомобилей. Практикум : учеб. пособие / А.Н. Карташевич [и др.]; под ред. А.Н. Карташевича. – Минск : Новое знание, 2011. – 208 с.

Дополнительная литература:

1. Болбас, М.М. Основы технической эксплуатации автомобилей : учебник. - Мн. : Амалфея, 2001. – 352 с.
2. Техническая эксплуатация автомобилей : Учебник для вузов. 4-е изд., перераб. и дополн. / Е.С. Кузнецов, А.П. Болдин, В.М. Власов и др. – М. : Наука, 2001. – 535 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №36

«Организация деятельности подразделений ДПС»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Дорожно-патрульной службе принадлежит важнейшая роль в предупреждении дорожно-транспортных происшествий непосредственно в процессе дорожного движения, поскольку ДПС представляет собой практически единственный элемент системы БДД, непосредственно «включенный» в наиболее продолжительную, относительно криминогенную и, по существу, определяющую стадию дорожного движения.

ВОПРОС 1. ПЕРЕЧЕНЬ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ДПС ГАИ МВД РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

1. Конституция Республики Беларусь 1994 года (с изменениями и дополнениями, принятыми на республиканских референдумах 24.11.1996 и 17.10.2004) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

(Конституция - Основной Закон Республики Беларусь, который опирается на многовековую историю развития белорусской государственности, утверждает права и свободы каждого гражданина Республики Беларусь, призван обеспечить гражданское согласие, незыблемые устои народовластия и правового государства. Республика Беларусь - унитарное демократическое социальное правовое государство, обладает верховенством и полнотой власти на своей территории, самостоятельно осуществляет внутреннюю и внешнюю политику.

Республика Беларусь защищает свою независимость и территориальную целостность, конституционный строй, обеспечивает законность и правопорядок. Государство ответственно перед гражданином за создание условий для свободного и достойного развития личности. Гражданин ответствен перед государством за неукоснительное исполнение обязанностей, возложенных на него Конституцией).

2. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 №313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Закон определяет правовые и организационные основы дорожного движения в Республике Беларусь в целях охраны жизни и здоровья физических лиц, а также защиты прав, законных интересов и имущества физических и юридических лиц).*

3. Об органах внутренних дел: Закон Республики Беларусь от 17.07.2007 № 263-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 04.01.2014 № 123-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Закон определяет правовые и организационные основы деятельности органов внутренних дел Республики Беларусь (далее - органы внутренних дел), устанавливает обязанности и права органов внутренних дел и их сотрудников, гарантии правовой и социальной защиты сотрудников органов внутренних дел. Органы внутренних дел являются составной частью системы обеспечения национальной безопасности Республики Беларусь).*

4. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21.04.2003 №194-З (в редакции Закона Республики

Беларусь от 28.04.2015 N 256-3) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях определяет, какие деяния являются административными правонарушениями, закрепляет основания и условия административной ответственности, устанавливает административные взыскания, которые могут быть применены к физическим лицам, совершившим административные правонарушения, а также к юридическим лицам, признанным виновными и подлежащими административной ответственности в соответствии с настоящим Кодексом. Он основывается на Конституции Республики Беларусь и общепризнанных принципах международного права и является единственным законом об административных правонарушениях, действующим на территории Республики Беларусь).*

5. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 20.12.2006 №194-3 (в редакции Закона Республики Беларусь от 10.01.2015 N 243-3) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях устанавливает порядок административного процесса, права и обязанности его участников, а также порядок исполнения административного взыскания. Он является единственным законом, устанавливающим порядок административного процесса, действующим на территории Республики Беларусь. Порядок административного процесса, установленный данным Кодексом, является единым и обязательным для всех государственных органов, иных организаций и должностных лиц, ведущих административный процесс, а также для иных его участников).*

6. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 09.07.1999 №275-3 (в редакции закона Республики Беларусь от 28.04.2015 N 256-3) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Уголовный кодекс Республики Беларусь определяет, какие общественно опасные деяния являются преступлениями, закрепляет основания и условия уголовной ответственности, устанавливает наказания и иные меры уголовной ответственности, которые могут быть применены к лицам, совершившим преступления, а также принудительные меры безопасности и лечения в отношении лиц, совершивших общественно опасные деяния. Он является единственным уголовным законом, действующим на территории Республики Беларусь и способствует предупреждению преступных посягательств, воспитанию граждан в духе соблюдения законодательства Республики Беларусь).*

7. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 13.10.2014 N 483) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Данный нормативный акт принят в целях совершенствования организации дорожного движения, снижения количества дорожно-транспортных происшествий и повышения культуры всех участников дорожного движения).*

8. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14.06.2006 №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Концепцией определяются основные направления повышения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, меры по сокращению уровня аварийности на дорогах, снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, минимизации загрязнения окружающей среды и влияния других негативных факторов, связанных с дорожным движением).*

9. Об утверждении правил автомобильных перевозок грузов (вместе с «Порядком применения норм времени нахождения грузового транспортного средства на погрузке и разгрузке, а также на выполнение дополнительных операций, связанных с погрузкой и разгрузкой груза»): постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 №970 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 04.10.2013 N 885) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

10. О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 №972 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 22.11.2014 N 1087) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Настоящий нормативный документ регулирует отношения, возникающие при организации и выполнении автомобильных перевозок пассажиров, устанавливаются порядок и условия выполнения автомобильных перевозок пассажиров, их багажа и ручной клади, определяются права, обязанности и ответственность пассажиров, автомобильных перевозчиков и их представителей, заказчиков и операторов автомобильных перевозок пассажиров).*

11. Об утверждении инструкции о порядке принудительной отбуксировки (эвакуации) транспортного средства и помещения его на охраняемую стоянку, отбуксировки транспортного средства без

помещения его на охраняемую стоянку и блокировки колеса транспортного средства: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 17 октября 2014 г. №986 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 09.07.2015 N 580) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Настоящей Инструкцией определяется порядок принудительной отбуксировки (эвакуации) транспортного средства и помещения (возврата) его на охраняемую стоянку в случаях, установленных законодательными актами, а также отбуксировки транспортного средства без помещения его на охраняемую стоянку. Блокировки колеса транспортного средства в случае нарушения водителем грузового автомобиля, автобуса, колесного трактора, самоходной машины правил остановки или стоянки транспортных средств и снятия блокировки колеса).*

12. Об утверждении положения о порядке выдачи водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом, талона к водительскому удостоверению и их обмен: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 04.04.2011 №441// Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Данным положением определяется порядок выдачи водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом, талона к водительскому удостоверению и их обмена в Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел).*

13. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31.12.2002 № 1851 (в редакции постановлений Совета Министров Республики Беларусь от 07.05.2015 N 382) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

14. О внесении изменений и дополнений в Положение о порядке государственной регистрации и государственного учета транспортных средств, снятия с учета и внесения изменений в документы, связанные с регистрацией транспортных средств: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 04.04.2011 N 443// Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

15. Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики

Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012, №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

16. Об утверждении Инструкции о порядке учета дорожно-транспортных происшествий: приказ Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 21.03.2013 N 97.

17. Об организации управления силами и средствами, задействованными в охране правопорядка, эффективности реагирования на поступившие в органы внутренних дел заявления и сообщения о преступлениях, административных правонарушениях и информации о происшествиях: приказ МВД Республики Беларусь от 15.03.2013, № 77.

18. О мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками ОВД мест дорожно-транспортных происшествий: постановление МВД Республики Беларусь от 23.03.2004 №66 (в редакции постановления МВД Республики Беларусь от 14.04.2008 №119). *(Инструкция устанавливает порядок применения технических средств организации дорожного движения работниками Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, а также сотрудниками органов внутренних дел, входящими в состав следственно-оперативных групп, осуществляющих работы на местах дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП).*

19. Инструкция о порядке приема, регистрации, рассмотрении, учета органами внутренних дел заявлений и сообщений о преступлениях, административных правонарушениях и информации о происшествиях: постановление МВД Республики Беларусь от 10.03.2010 №55.

20. Об утверждении положения о порядке проведения освидетельствования физических лиц на предмет выявления состояния алкогольного опьянения и (или) состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14.04.2011 N 497 (в редакции постановления Совета Министров от 18.10.2012 N 947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015. *(Положением определяется порядок проведения освидетельствования физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего на предмет выявления состояния алкогольного опьянения и (или) состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, в соответствии с требованиями законодательства, определяющего порядок ведения административного процесса или уголовно-процессуального законодательства).*

21. Об утверждении Инструкции о порядке действий должностного

лица по доставлению физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего на освидетельствование в организацию здравоохранения: постановление МВД Республики Беларусь от 15.07.2011 N 256 (в постановления МВД Республики Беларусь от 29.11.2013 №517). *(Инструкцией определяется порядок действий должностного лица органа, ведущего административный процесс, следователя, лица, производящего дознание, по доставлению физического лица, в отношении которого ведется административный процесс, подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего на освидетельствование на предмет выявления состояния алкогольного опьянения и состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, в государственную организацию здравоохранения, имеющую специальное разрешение на осуществление медицинской деятельности, включающее работы и услуги по освидетельствованию).*

ВОПРОС 2. ПРИНЦИПЫ ПЛАНИРОВАНИЯ РАБОТЫ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ДПС. ВИДЫ ПЛАНОВ

Практикой планирования работы ОВД выработан ряд универсальных принципов, следование которым обеспечивает высокую действенность составляемых планов. К важнейшим из них можно отнести актуальность, реальность, обоснованность, конкретность, комплексность и единообразие структурного построения этих документов.

Принцип актуальности предопределяет направленность планируемых мероприятий на решение наиболее важных и злободневных задач. Достижение главной цели ГАИ - обеспечение безопасности дорожного движения - можно подразделить на подцели: улучшение условий дорожного движения, ликвидация нарушений ПДД, повышение технической готовности транспортных средств, усиление контроля за качеством подготовки водителей и многие другие. Степень их достижения и актуальность на период составления плана, как правило, бывают различными. В частности, практика показала, что включение в планы относительно малого числа проблемных вопросов, и максимальная концентрация усилий на их решении приносят наилучшие результаты, а также создают реальные условия для постоянного контроля их выполнения.

Концентрация сил на решении актуальных задач требует комплексного подхода, т. е. всестороннего изучения возможностей и объединения усилий различных структурных групп подразделений ДПС,

других органов, служб и общественных формирований с целью выработки наиболее эффективного и приемлемого для всех варианта, исключая дублирование и элементы случайности в ходе его исполнения. Практика убедительно свидетельствует, что хотя роль различных направлений деятельности подразделений ГИБДД в достижении единой цели чрезвычайно трудно оценить какими-либо конкретными количественными показателями, пренебрежение принципом комплексности в их использовании отрицательно сказывается на общих результатах профилактической работы. К примеру, невозможно добиться существенного снижения числа ДТП по вине пешеходов только за счет усиления надзора за их движением по улицам и дорогам.

План должен быть реальным, т. е. отражать круг вопросов, для решения которых необходимы и достаточны компетенция, подготовка, численность и материально-техническое обеспечение личного состава подразделения, а также привлекаемых сил.

Нередко составители плана, руководствуясь стремлением придать ему вид детально разработанного документа, загромождают его всевозможными положениями общего порядка, ссылками на другие планы, заведомо не указывают сроки выполнения отдельных пунктов либо исходят из возможности их полного или частичного невыполнения. Это приводит к тому, что план, направленный на решение, в общем-то, актуальных и допускающих комплексное решение задач, оказывается невыполнимым и, следовательно, нереальным. Он не только не помогает работать, но и тормозит нормальную деятельность подразделения, порождая формализм, отписки, фальсификацию отчетности, спад активности исполнителей предусмотренных мероприятий.

Реализация принципа обоснованности плана состоит в предварительном сборе, обработке и анализе полной и достоверной информации об объектах воздействия. Анализ проводится с применением статистических, логических и других методов, направленных на выявление закономерностей в развитии дорожно-транспортной ситуации и факторов, ее определяющих. Отсутствие научного обоснования ведет к субъективному построению плана на основе интуиции, опыта и устремлений его составителя. Однако в силу сложности процессов, происходящих в современном дорожном движении, такой подход неизбежно вызывает ошибки и просчеты.

Текст каждого пункта плана должен лаконично и недвусмысленно определять направление, содержание, объем и сроки предстоящей работы, а также указывать исполнителей. Когда план отвечает этим условиям и не содержит расплывчатых формулировок декларативного характера, выражающих стремления и пожелания типа: «повысить активность

личного состава», «усилить надзор за дорожным движением», «добиться снижения» и т. п., то его можно признать конкретным.

Структурное единообразие планов достигается путем унификации порядка их разработки, оформления и утверждения на основе передовых методов планирования и составления плановой документации. Внедрение типовой структуры и формы для единых по назначению планов повышает их качество, облегчает разработку и применение, значительно сокращает сроки планирования. Однако это не означает, что план должен строиться по раз и навсегда установленному стереотипу. Строгое следование приведенным выше принципам вызывает изменение его содержания в соответствии с конкретными условиями, в которых подразделение выполняет свои задачи.

Исходными данными при составлении планов в подразделениях ДПС являются законодательные акты, решения местных органов управления, директивы, приказы, указания и рекомендации МВД Республики Беларусь, результаты анализа оперативной обстановки, перспективы развития дорожно-транспортной сети и другие данные. Планирование охватывает практически все стороны деятельности ДПС - осуществление контроля за дорожным движением, организационно-штатную работу, подготовку личного состава, его материально-техническое обеспечение, взаимодействие с другими ОВД и т. д.

К текущим относятся планы, охватывающие общие направления работы подразделения на определенный календарный период - год, квартал, месяц. Планирование ведется на основе определения тенденций развития аварийности, новых эффективных мер ее снижения, учета перспектив развития транспортной системы и улично-дорожной сети на обслуживаемой территории, географических факторов и т. д.

Сбор нужных данных, и оценка степени изменения указанных параметров служат основой текущего планирования работы подразделений, которое должно включать в себя, в основном, вопросы стратегического порядка - организацию мероприятий по предупреждению ДТП, разработку необходимой номенклатуры служебной документации, проведение инспектирования и оказания помощи личному составу, находящемуся в определенных регионах обслуживаемой территории. Предметом планирования должны стать учебно-методические семинары, квартальные итоговые собрания и служебная подготовка личного состава; вопросы взаимодействия с другими органами внутренних дел, общественными формированиями и т. д.

Как правило, текущий план свободен от перечисления регулярно повторяющихся работ, предусмотренных функциональными обязанностями исполнителей, и в нем приводится описание порядка выполнения отдельных пунктов.

Разновидностью текущего является ежедневное планирование. Используя графики работы личного состава, графики проверки несения службы, квартальные и месячные планы работы, руководство подразделений составляет план расстановки имеющихся сил и средств на каждые сутки. При этом в специальном журнале (книге постовых ведомостей) указываются сведения о личном составе, заступающем в наряд дежурной части и в оперативную группу для выезда на места ДТП, сведения о расстановке инспекторов ДПС на постах и маршрутах патрулирования; лица, ответственные за проведение инструктажа и проверку несения службы, порядок выполнения отдельных служебных заданий.

Следует отметить, что ежедневное планирование - это не простое сведение в единый документ ранее составленных графиков, планов и другой оперативной информации для организации службы в течение отдельных суток. Как правило, оно сопровождается их корректировкой вследствие проведения внеплановых мероприятий, из-за болезни или командировки сотрудников, а также по другим причинам.

Особенностью ежедневного планирования является то, что все изменения в ранее разработанные планы вносятся обычно за 2-3 дня до их выполнения и поэтому трудно добиться приемлемого соответствия планов, конкретно складывающейся обстановке. С другой стороны, меньший срок затрудняет своевременное оповещение личного состава о возможных изменениях порядка несения службы.

Значительная роль в системе плановой работы и реализации текущих планов принадлежит личному планированию. Планы личной работы помогают сотрудникам рационально распределять и эффективно использовать свое рабочее время, способствуют повышению качества исполнения предусмотренных для них служебных заданий. Основу личных планов должны составлять индивидуальные функциональные обязанности, пункты текущих и специальных планов, указания вышестоящих органов и руководства подразделения, имеющие отношение к конкретным исполнителям. При этом недостаточно ограничиваться простым перечнем того, что предстоит сделать за неделю и за день. Важно предварительно рассчитать затраты времени на выполнение той или иной операции, определить оптимальные сроки ее начала и окончания, изучить взаимосвязи решаемой задачи с другими вопросами. После этого производится анализ содержания планируемых дел и периодов их выполнения, определяется трудоемкость постоянно выполняемых работ и устанавливается рациональное соотношение между ними.

Структура текущего плана состоит как правило из следующих основных разделов:

1. Вводная часть.

2. Профилактика дорожно-транспортного травматизма.

3. Взаимодействие с государственными органами и общественными объединениями.
4. Аналитическая работа, учет и контроль.
5. Информации, предложения и отчеты.
6. Организационно-штатная работа и подготовка личного состава.

Вводная часть плана содержит краткое описание оперативной обстановки, сложившейся в зоне действия батальона, указываются главные причины возникновения ДТП, оцениваются результаты административно-правовой деятельности личного состава взводов и других структурных групп. При этом для обоснования планируемых мероприятий широко используются выводы, полученные в ходе аналитической работы.

Раздел «Профилактика ДТП». Он содержит подробный перечень рейдов, операций, и т. д., проводимых с участием личного состава подразделения. Некоторые из них носят регулярный характер. Например, повсеместно перед началом учебного года подразделения ДПС обеспечивают усиление контроля за дорожным движением в районах расположения общеобразовательных учреждений и в других местах концентрации детей.

Окончательное определение объема планируемой профилактической работы требует тщательной оценки реальных возможностей подразделения. План должен быть достаточно напряженным, способствующим поиску и реализации резервов в организации службы, а также повышению эффективности надзора за дорожным движением. С другой стороны, недопустимо превращать его в формальный документ, перенасыщенный заведомо невыполнимыми объемами работ.

В разделе «Взаимодействие с государственными органами и общественными объединениями» указываются мероприятия по организации совместной работы подразделения ГАИ с общественностью, ведомственными службами безопасности движения и службами ОВД.

Раздел «Аналитическая работа, учет и контроль» отражает задачи по анализу ДТП и административной практики, оценке эффективности использования сил и средств подразделения, совершенствованию аналитической и учетной документации; определяет объемы и сроки проведения контрольных проверок работы структурных групп батальона.

Предупреждение ДТП представляет собой одну из сложнейших проблем современности, на решение которой направлены усилия общегосударственной системы обеспечения БДД, в рамках которой взаимодействуют органы государственного управления, местные органы власти, предприятия, учреждения и общественные организации.

Взаимодействие отдельных элементов столь сложной системы невозможно без четко налаженного обмена информацией между ними. Наиболее полные данные о развитии процесса дорожного движения, результатах и эффективности проводимой профилактической работы концентрируются в подразделениях ДПС.

В разделе «Организационно-штатная работа» отражаются вопросы отбора, комплектования, служебной, боевой и физической подготовки кадров, указываются мероприятия по изменению структуры и штата подразделения, устранению условий, порождающих текучесть кадров.

О результатах выполнения текущего плана составляются справки, в которых дается краткий отчет о проделанной работе по каждому из его пунктов, указываются причины невыполнения или изменения сроков проведения отдельных мероприятий, а также объемы работ, исполненных дополнительно к плану.

Конечно, представленную структуру текущего плана следует рассматривать как общую схему. В конкретных планах отдельные из представленных выше разделов могут отсутствовать, а порядок их размещения может измениться. Кроме того, возможно объединение содержания отдельных разделов или, наоборот, выделение важнейших групп задач в самостоятельные разделы плана.

В отличие от текущих планов, указывающих перечни и последовательность выполнения определенных мероприятий в течение какого-либо календарного периода, специальные планы служат решению конкретных задач. Например, план работы ДПС может содержать такой пункт: «Провести операцию «Мотоциклист» по профилактике ДТТ с участием мототранспорта». Детали операции отражаются в особом плане.

Составление специального плана является органической частью и завершающим этапом процесса текущего планирования, направленным на окончательную проработку служебного задания и доведения его до сведения каждого исполнителя. В случаях, когда то или иное мероприятие носит повторяющийся характер, создается возможность использования типового плана его проведения. Таким образом, в зависимости от частоты использования специальные планы можно условно подразделить на два основных вида: планы однократного и многократного использования.

К первому из них обычно относятся следующие планы:

- 1) выполнения постановлений и распоряжений Правительства Республики Беларусь, органов местного самоуправления, приказов и указаний МВД (УВД);
- 2) целевых рейдов и операций;
- 3) сопровождения автомобилей специального назначения;
- 4) проведения массовых общественно-политических и спортивных мероприятий.

Ко второму виду относятся планы:

- 1) поиска и перехвата разыскиваемых ТС;
- 2) сбора личного состава по тревоге;
- 3) Действий в период возможный стихийных бедствий;
- 4) обеспечения безопасности дорожного движения при проведении мероприятий по гражданской обороне и в особые периоды;
- 5) дислокации постов и маршрутов патрулирования.

Номенклатура специальных планов определяется потребностями подразделения и вероятными изменениями оперативной обстановки. Однако ее следует максимально ограничивать, обеспечивая простоту и оперативность управления имеющимися силами и средствами.

Специальные планы обычно представляют собой секретные документы или документы для служебного пользования, и поэтому, в целях обеспечения их надлежащей сохранности и скорейшего введения в действие, они должны находиться в дежурной части и периодически корректироваться лицами, ответственными за их разработку и реализацию. Содержание планов и вносимые в них изменения должны своевременно доводиться до сведения личного состава.

Специальный план может состоять из нескольких разделов, раскрывающих:

- 1) цели и задачи проводимого мероприятия;
- 2) время и место его проведения;
- 3) состав и расстановку задействованных в них сил и средств;
- 4) состав группы обеспечения и резерва;
- 5) перечень организационно-подготовительных мероприятий;
- 6) формы отчетности о проделанной работе.

Порядок разработки и утверждения планов. Разработка плана - это творческий процесс, требующий объективной оценки сложившейся оперативной обстановки, сбора всесторонней информации об объектах воздействия, точного определения целей и задач планируемых мероприятий, а также расчета сил и средств, необходимых для их проведения. Как правило, подготовке плана предшествует оперативное совещание руководящего состава подразделения, на котором определяются наиболее актуальные проблемы, вытекающие из анализа аварийности и служебной деятельности; оцениваются качество и эффективность аналогичных мероприятий, проведенных ранее. В ходе обсуждения участники совещания вносят свои предложения по структуре и содержанию будущего плана, устраняют возникающие противоречия и разногласия между интересами отдельных структурных групп. Однако если это сделать не удастся, то командир подразделения принимает решение единолично, руководствуясь главными целями планируемых мероприятий.

В качестве основы для обсуждения плана желательно иметь краткий вариант решения, демонстрирующий сущность, направления и пути реализации основных мероприятий. Он может быть представлен как в текстуальной, так и в графической формах. Последняя предпочтительнее, так как обладает большей наглядностью. Лучше всего выполнить замысел на карте местности или схеме с текстовым или цифровым отображением наиболее важных компонентов предлагаемого варианта плана, который в дальнейшем можно использовать для инструктажа исполнителей.

Первоначальный вариант плана желательно обсудить с лицами, ответственными за его выполнение, что позволяет заранее учесть их предложения и решить вопросы дальнейшей организации подготовительной работы, а также способствует проявлению инициативы и творческого подхода сотрудников к реализации проблем, возникающих в ходе служебной деятельности. С другой стороны, планирование, как общая функция управления, предполагает ведущую роль в этой работе командира и штаба подразделения ДПС.

Анализ текущих и специальных планов, разрабатываемых в подразделениях ДПС, показывает, что нередко их авторы пренебрегают деталями, имеющими принципиальное значение, полагая, что «их можно уточнить по ходу выполнения плана». Однако затраты времени и ресурсов на предварительную проработку и логическое моделирование будущих действий всегда будут значительно меньше, чем при осуществлении того или иного мероприятия на практике.

Все дополнения и изменения в ранее утвержденные планы вносятся только с разрешения руководящих лиц, их утверждавших. В данном случае руководители подразделений должны представить доказательства необходимости того или иного изменения.

Таким образом, мы можем представить основные стадии разработки планов в следующем виде:

1. Уяснение целей и задач подразделения на основе анализа оперативной обстановки, указаний и приказов вышестоящих органов.
2. Сбор необходимой информации об объектах воздействия, силах и средствах, привлекаемых для проведения мероприятий, опрос исполнителей и заинтересованных лиц.
3. Предварительная разработка замысла, определение перечня мероприятий, подлежащих включению в план, оценка альтернативных вариантов плана с учетом возможных последствий их реализации, оформление наилучшего варианта и доведение плана до заинтересованных лиц на оперативном совещании.
4. Доработка плана с учетом внесенных предложений и замечаний.
5. Утверждение плана.

После утверждения план приобретает силу акта управления, обязательного для исполнения всеми сотрудниками подразделения.

Исполнение любого плана следует постоянно контролировать, причем проведение контрольных мероприятий нужно предусмотреть в самих планах. Например, в годовых планах указывают перечень и сроки изучения состояния дел во всех структурных группах подразделения. Контроль может быть постоянным или периодическим в зависимости от характера, объема работ и важности того или иного мероприятия.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

На самостоятельной подготовке необходимо в тетрадь законспектировать следующие вопросы:

1. Основные принципы планирования работы подразделения ДПС.
2. Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь (тезисно).

Для более глубокого изучения вопросов семинарского занятия можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 14.06.2006 г., №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №37

«Виды, структура подразделений ДПС»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС 1. ВИДЫ И СТРУКТУРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ДПС ГАИ МВД РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В составе ГАИ дорожно-патрульная служба формируется преимущественно в виде *строевых подразделений*. Термин «строевые» означает, что их структура, внутренняя организация и система подчиненности близки к воинским формированиям. В зависимости от количества зарегистрированных транспортных средств, протяженности автомобильных дорог, уровня дорожно-транспортной аварийности, а также наличия необходимых ресурсов в пределах административно-территориальных единиц могут комплектоваться следующие подразделения ДПС:

- 1) группа;
- 2) отдельный взвод;
- 3) моторизованный взвод (группа);
- 4) отдельная рота;
- 5) отдельный батальон;
- 6) полк.

Наименование «отдельный» указывает на то, что подразделение не входит в состав более крупного формирования.

В соответствии с типовыми штатами строевых подразделений ДПС ГАИ - группы, отдельные и моторизованные взводы численностью до 50 человек обычно создаются при районных и городских ОВД. Более крупные подразделения - отдельные роты и батальоны - формируются в областных подразделениях. Нижестоящие подразделения подчиняются по вертикали – областным управлениям, а по горизонтали - территориальным органам внутренних дел (РОВД и УВД).

Разнообразие выполняемых задач предопределяет относительную сложность организационной структуры подразделений ДПС. Для них характерно наличие *специализированных структурных групп*. По функциональному признаку в его структуре можно выделить следующие специализированные группы:

1. руководство;
2. дежурная часть;
3. группа кадров;
4. группа административной практики;
5. группа дознания и розыска;
6. группа пропаганды;
7. техническая часть;

В руководство подразделений ДПС входят их командиры и заместители. Командиры и заместители устанавливают обязанности подчиненных, разрабатывают планы расстановки личного состава,

инструктируют наряды ДПС, контролируют выполнение служебных обязанностей и соблюдение законности подчиненными, оказывают им методическую и практическую помощь, организуют учет и анализ повседневной работы личного состава, обеспечивают взаимодействие вверенных им подразделений с другими службами ОВД и общественностью, осуществляют подбор личного состава и его боевую, служебную и физическую подготовку.

В состав штаба входит старший инспектор и начальник штаба, в обязанности которого входит:

- составление планов работы подразделения и контроль выполнения запланированных мероприятий;
- расчет сил и средств, необходимых для проведения специальных операций по обеспечению БДД и борьбе с преступностью;
- анализ дорожно-транспортной аварийности и правоприменительной деятельности личного состава ДПС;
- проведение мероприятий по профилактике ДТП с привлечением средств массовой информации и заинтересованных ведомств.

Дежурная часть предназначается:

- для непрерывного управления силами и средствами, занятыми обеспечением контроля дорожного движения, розыском транспорта и выполнением других задач ДПС;
- сбора, обработки и регистрации информации об оперативной обстановке и результатах несения службы личным составом;
- организации выезда на места ДТП;
- обеспечения личного состава необходимой информацией, оружием, оперативной техникой и служебной документацией;
- установления личности граждан, доставленных в подразделение, и принадлежности задержанных ТС.

Наряд дежурной части формируется из старшего инспектора-дежурного, инспекторов-дежурных и помощника дежурного.

Группа дознания проводит дознание по делам о ДТП с целью выявления обстоятельств, причин и условий их совершения. В состав группы входят старший инспектор и инспектора по дознанию. Они осуществляют входящие в их компетенцию оперативно-розыскные и следственные действия по фактам ДТП, устанавливают причастных к ним лиц, а также проводят работу по профилактике ДТП на основе материалов дознания.

Группа розыска состоит из одного или нескольких инспекторов, которые занимаются розыском ТС и водителей, скрывшихся с мест ДТП, а также взаимодействуют с подразделениями УР для проведения розыска

угнанных и похищенных ТС и ведут соответствующую розыскную документацию.

Группа административной практики производит прием, проверку и обработку материалов, составленных по фактам нарушений ПДД, следит за своевременным и правильным исполнением постановлений по делам об административных нарушениях в сфере БДД, учитывает и анализирует правоприменительную деятельность сотрудников ДПС, представляет сведения о результатах работы по предупреждению дорожно-транспортной аварийности и готовит предложения по повышению эффективности надзора за дорожным движением. В состав группы входят старший инспектор и инспектора по административной практике.

В группу кадров входят старший инспектор, инспектора по кадрам и психолог, которые занимаются комплектованием, обучением и воспитанием личного состава подразделения, оформляют личные дела сотрудников, готовят материалы на присвоение им первичных и очередных специальных званий, аттестование и представление к наградам, принимают участие в проверках и служебных расследованиях по фактам нарушений служебной дисциплины.

Техническая часть предназначена для обеспечения личного состава средствами транспорта, связи и оперативной техники. В ее состав входит заместитель командира батальона, инженер по связи, техник по ремонту и обслуживанию ТС.

Взводы ДПС занимаются контролем дорожного движения на улицах и дорогах, осуществляют его регулирование, выявляют и пресекают случаи нарушения ПДД и общественного порядка, следят за состоянием дорог и дорожных сооружений, оказывают помощь участникам дорожного движения и производят неотложные действия на местах ДТП. Взводы комплектуются инспекторами ДПС. В состав взвода входят несколько отделений (групп), во главе которых стоят старшие инспектора ДПС. Согласно типовым штатам строевых подразделений соотношение численности старших инспекторов и инспекторов ДПС устанавливается в пропорции 1:8. Минимальная численность личного состава взвода, входящего в роту или батальон, составляет 25 человек.

Организация работы роты (взвода) возлагается на командира, который обязан готовить подчиненных к несению службы, обучать их приемам и методам контроля за дорожным движением, осуществлять постоянный контроль и учет работы инспекторов, проводить инструктажи и разводы нарядов, проверять качество составляемой ими служебной документации, оказывать им практическую помощь, составлять графики несения службы, разрабатывать и проводить мероприятия по совершенствованию надзора за дорожным движением на обслуживаемой территории.

Старшие инспектора ДПС принимают участие в несении дорожно-патрульной службы на правах инспекторов ДПС и, кроме того, по отношению к подчиненному им личному составу выполняют обязанности, аналогичные обязанностям командира взвода. При отсутствии командира взвода его функции выполняет один из старших инспекторов ДПС.

Для выполнения особых функций в составе подразделений ГАИ могут создаваться специализированные подразделения ДПС, которые выполняют следующие задачи:

- обеспечивают БДД и охраняют общественный порядок в районах введения чрезвычайного положения, крупных общественно-политических и массовых мероприятий, специальных операций, оказывают практическую помощь подразделениям ДПС со сложной оперативной обстановкой на местах;

- сопровождают автомобили специального назначения и объекты государственной охраны;

- обеспечивают безопасность перевозок опасных, крупногабаритных, тяжеловесных и ценных грузов.

Указанные подразделения имеют цели и правовое положение, сходные с обычным подразделением ДПС. В периоды, когда их личный состав свободен от выполнения специальных функций, он привлекается к контролю за дорожным движением наряду с другими силами ДПС. Вместе с тем в связи со специфичностью выполняемых задач организационно-штатная структура, техническое оснащение и экипировка этих подразделений могут несколько отличаться от обычных взводов.

К надзору за дорожным движением могут привлекаться работники других служб ГАИ, участковые инспектора милиции в сельской местности, которым предоставлены соответствующие административно-юрисдикционные полномочия. Со своей стороны, ДПС, как наиболее мобильная и многочисленная служба ОВД, повсеместно участвует в охране общественного порядка и борьбе с преступностью. *Указанные обстоятельства* дают основания говорить о дорожно-патрульной службе не только как об организационно оформленном структурном подразделении ГАИ, но и как об обобщенном выражении одной из важнейших функций правоохранительных органов в сфере дорожного движения.

ВОПРОС 2. ФОРМИРОВАНИЕ СТРОЕВЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

Дорожно-патрульная служба организуется в городах, населенных пунктах и на автомобильных дорогах различных категорий с учетом протяженности улично-дорожной сети, численности ТС, зарегистрированных в той или иной административно-территориальной единице, интенсивности движения, состояния аварийности, наличия трасс постоянного следования автомобилей специального назначения и других факторов, определяющих оперативную обстановку в сферах БДД, охраны общественного порядка и борьбы с преступностью.

Стратегическая цель формирования подразделений ДПС, как и всей ГАИ в целом, состоит в обеспечении безопасности дорожного движения на улицах и дорогах. Тактические же цели могут существенно варьироваться в зависимости от характера и содержания конкретных служебных задач, номенклатура которых, как мы убедились, весьма подвижна. Для их успешного выполнения следует руководствоваться определенными тактическими принципами, к важнейшим из которых можно отнести:

- реализм в оценке возможностей достижения желаемого результата;
- гибкость организационных форм, методов и приемов выполнения задач;
- непрерывность воздействия на объекты контроля;
- персонафикацию ответственности исполнителей.

Говоря о реализации первого из указанных принципов, отметим, что нельзя, например, требовать от личного состава стационарного поста выполнения сплошной проверки транспортных средств при наличии на автомобильной дороге транспортного потока высокой плотности; невозможно заставить водителей транспортных средств двигаться только по правой полосе проезжей части при свободной левой, если покрытие улиц и дорог у края проезжей части имеет множество дефектов; невозможно пресечь неправомерную эксплуатацию мототранспортных средств только путем применения преследования передвигающихся на них лиц и т. д.

Нарушения ПДД и ДТП совершаются повсеместно, но чаще всего это происходит там, где ослабляется контроль дорожного движения. Силы и средства ДПС объективно ограничены, поэтому необходимым условием достижения профилактического эффекта от работы данной службы является оперативная перегруппировка и передислокация нарядов с целью максимального охвата транспортных потоков, создания

«эффекта присутствия» на улицах и дорогах, интенсивного поиска и задержания правонарушителей и преступников. Особое значение маневр силами и средствами приобретает при резком изменении условий дорожного движения и выполнении внезапно возникающих служебных задач, связанных, например, со стихийными бедствиями, «цепными» столкновениями нескольких транспортных средств, групповыми и массовыми нарушениями общественного порядка, мощными транспортными заторами и т. д.

Преступления и ДТП происходят в любое время суток. Причем, несмотря на то, что в ночное время их число, по понятным причинам, снижается, степень тяжести последствий, как правило, возрастает. В ночное время совершается большинство преступлений с использованием ТС. Из этого следует необходимость ведения непрерывного контроля дорожного движения в течение суток. С этой целью организуются: круглосуточная работа нарядов ДПС, доставка и передислокация личного состава на места несения службы служебным транспортом, подмена инспекторов ДПС в обеденные перерывы и по окончании смены, установка средств дистанционного наблюдения за дорожным движением и автоматической фиксации нарушений ПДД, а также увеличивается штатная численность подразделений ДПС и к совместной с ними работе привлекаются представители общественности.

Формированию личной ответственности сотрудников ДПС за обстановку, складывающуюся на месте несения службы, способствует распределение личного состава по постам и маршрутам, примерно соизмеримым по степени сложности. Очевидно, что напряженность труда инспектора на автомобильной дороге с малой интенсивностью движения будет существенно меньше, чем у его коллеги, работающего в зоне систематического образования транспортных заторов, где приходится активно вмешиваться в действия водителей и пешеходов, осуществлять корректировку работы светофоров и ручное регулирование движения в условиях сильной загазованности и запыленности воздуха. «Выравнивание» сложности постов и маршрутов достигается тем, что их границы, протяженность, режим работы, состав нарядов, формы и методы несения службы должны устанавливаться с учетом:

- количества ДТП и тяжести их последствий;
- характера дорожного движения, состава и плотности транспортного потока, количества и продолжительности транспортных заторов, задержек, наличия реверсивного движения и т. д.;
- уровня преступности, связанного с неправомерным использованием транспортных средств;

- наличия потенциально опасных, с точки зрения обеспечения БДД, участков улиц и дорог, зон производства дорожно-строительных, ремонтных и иных работ;
- штатной численности инспекторского состава и уровня его профессиональной подготовки;
- оснащения нарядов патрульными транспортными средствами и специальной техникой;
- качества системы информационного обеспечения инспекторов ДПС;
- возможностей привлечения к работе по контролю за дорожным движением сотрудников других служб милиции общественной безопасности и представителей общественных объединений.

Одним из важных условий кадрового и материально-технического обеспечения функции контроля дорожного движения в настоящее время целесообразность выполнения следующих мер:

- непрерывного оперативного взаимодействия всех имеющихся сил данной службы вследствие высокого динамизма основных объектов их контроля;
- обеспечения единства контрольно-надзорной и правоприменительной деятельности в масштабах всей территории (дорожной сети) того или иного района;
- периодической концентрации сил на участках с неблагоприятной дорожной и оперативной обстановкой;
- комплексного решения отдельных задач, эффективное выполнение которых возможно только при условии создания специализированных групп в рамках организационно-штатной структуры ДПС.

Данный подход представляется оправданным даже на уровне небольших по штату отделений ГАИ, где данная служба по мере роста численности сотрудников должна получать определенную организационно-функциональную автономию как в сфере оказания управляющего воздействия на процесс дорожного движения, так и в регулировании собственной деятельности.

Формирование подразделений ДПС предполагает расчет их штатной численности, разработку организационной структуры, оценку их оперативных возможностей, подбор кандидатов на должности рядового, начальствующего, вольнонаемного состава и организацию его профессиональной подготовки в соответствии со стратегическими и тактическими целями, поставленными перед данной службой.

Определим количество инспекторов ДПС для обслуживания населенных пунктов:

$$K_{\text{нп}} = Q/N_{\text{тр}}, \quad (1)$$

где: Q – количество транспортных средств, зарегистрированных на обслуживаемой территории, ед.;

$N_{тр}$ – норматив количества транспортных средств на одного инспектора, $N_{тр} = 265$ ед./чел.

Количество инспекторов ДПС для круглосуточного обслуживания автомобильных дорог:

$$K_{дор} = (L_p/N_p + L_{ом}/N_{ом})(t_1 + 16t_2), \quad (2)$$

где: $N_p = 35$ км/чел. и $N_{ом} = 200$ км/чел. - нормативы количества инспекторов на дорогах республиканского, областного, районного и местного значения;

$t_1 = 2,39$ - коэффициент потребности в личном составе при несении службы в одну смену продолжительностью 8 ч в сутки;

$t_2 = 0,29$ - дополнительный коэффициент потребности в личном составе при увеличении продолжительности смены на 1 ч.

Общая численность инспекторов ДПС составит ($K_{общ}$):

$$K_{общ} = K_{пп} + K_{дор} \quad (3)$$

Определим возможное количество старших инспекторов ДПС ($K_{ст}$):

$$K_{ст} = K_{общ}/8, \quad (4)$$

где цифра 8 отражает соотношение должностей старших инспекторов и инспекторов ДПС (1 : 8), утвержденное типовыми штатами

Формирование структурных групп батальона, в состав которых входят штаб, дежурная часть, группа кадров, техническая часть, производится согласно численности, указанной в типовых штатах подразделений ДПС. Вместе с тем численность отдельных категорий должностных лиц определяется по их нагрузке. Так, количество инспекторов-дежурных для выезда на ДТП и сопровождающих их инспекторов ДПС зависит от среднего количества происшествий, требующих соответствующего оформления силами суточного наряда дежурной части.

В большинстве случаев оснований для увеличения количества инспекторов-дежурных нет и решать возлагаемые на них задачи, приходится силами личного состава взводов ДПС.

В зависимости от численности принадлежащих подразделению ТС рассчитывается количество техников по ремонту и обслуживанию служебного транспорта (1 ед. на каждые 25 ТС).

Кроме того, нормативы предусматривают возможность увеличения численности инспекторов по дознанию, розыску и административной практике в случае кратного превышения сверх установленных норм их реальной нагрузки.

Безусловно, определение потребности в отдельных должностных категориях сотрудников ДПС по одному, двум или трем количественным параметрам среды их функционирования нельзя признать исчерпывающим. Необходимо учитывать перспективы социально-экономического развития региона, влияние крупных городов и городских агломераций, расположенных на его территории, долю транзитных ТС в транспортных потоках и другие факторы. Однако проведение предварительных расчетов на основе единых нормативов позволяет осуществить единообразный подход к формированию подразделений ДПС и создать необходимую основу для их организационно-штатного обеспечения.

Распределение сотрудников ДПС в том или ином регионе может производиться неравномерно. Например, практически повсеместно отмечается относительно высокая концентрация сил в областных, а также на магистральных дорогах и республиканского значения. В большинстве случаев это оправданно, поскольку данные места традиционно выступают в роли «центров тяготения» регионального и транзитного транспорта и, следовательно, дорожно-транспортных происшествий.

При определении численности подразделений ДПС по обслуживанию дорог республиканского значения не всегда принимаются во внимание временные и ведомственные дороги, протяженность которых может достигать значительных расстояний.

Решение организационно-штатных вопросов на практике нередко сводится к всемерному уменьшению численности личного состава подразделений по принципу «от достигнутого», «по аналогии с соседними регионами» и т. п. Однако, прежде чем расширять или уменьшать штаты, необходимо использовать резервы повышения эффективности действия ДПС и других служб ГАИ. В частности, разработать и реализовать комплекс мер по организационно-техническому решению проблемы ликвидации очагов аварийности.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

На самостоятельной подготовке необходимо подготовить доклад на тему:

1. Правовая база, регламентирующая деятельность специализированных структурных подразделений ДПС ГАИ.
2. Организация эффективной деятельности подразделений ДПС ГАИ.

Для более глубокого изучения вопросов семинарского занятия можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь, 28.11.2005, № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 14.04.2014 №165 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

3. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 14.06.2006 г., №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной

автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №38

«Расстановка сил и средств»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Стратегическая цель дорожно-патрульной службы, как и ГАИ в целом, состоит в обеспечении безопасности дорожного движения на улицах и дорогах. Тактические же цели могут существенно варьироваться в зависимости от характера и содержания конкретных служебных задач, номенклатура которых весьма подвижна.

ВОПРОС 1. РАССТАНОВКА СИЛ И СРЕДСТВ

Подразделение ДПС – полк, батальон, рота, взвод, группа ДПС, специальное подразделение ДПС, в том числе мобильное подразделение, созданное в качестве резерва для реагирования на осложнение оперативной обстановки в части обеспечения безопасности дорожного движения, проведения специальных мероприятий по пресечению преступлений и административных правонарушений, связанных с использованием транспортных средств.

Наряд – один или несколько инспекторов ДПС, других сотрудников ОВД, назначенных для несения службы.

Маршрут патрулирования – определенный дислокацией нарядов путь следования наряда.

Дислокация нарядов – утвержденное соответствующим должностным лицом органа внутренних дел или подразделения ОВД расположение нарядов на обслуживаемой территории.

Пост – определенная дислокацией нарядов одна или несколько автомобильных дорог или их участков, одна или несколько улиц населенного пункта или их участков с прилегающей к ним территорией в пределах видимости или слышимости, на которых наряд выполняет возложенные на него обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и охране общественного порядка.

Постовая ведомость – служебный (отчетный) документ, составляемый на каждые сутки и отражающий расчет сил и средств, задействованных по обеспечению безопасности дорожного движения и участию в охране общественного порядка, сведения о рабочем времени личного состава.

Организационно-методическое обеспечение деятельности подразделений ДПС осуществляют управление ГАИ МВД Республики Беларусь, управление ГАИ ГУВД Мингорисполкома и управления ГАИ УВД областных исполнительных комитетов.

Смотри Глава 2 приказа Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 01.06.2012 года №155 «Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь».

ВОПРОС 2. ОЦЕНКА ОПЕРАТИВНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

На основе сформированного штата подразделения оцениваются его оперативные возможности применительно к условиям несения службы и номенклатуре возлагаемых на него задач с учетом требований планов комплексного использования сил и средств ОВД. Как правило, эти планы предполагают взаимодействие различных служб органов внутренних дел в процессе охраны общественного порядка и безопасности. Однако усилия, потраченные на разработку и детальное согласование такого взаимодействия, не всегда дают ощутимые результаты.

В соответствии с принципами комплексного использования сил и средств ОВД наряды ДПС выставляются преимущественно в зонах напряженных транспортных и пешеходных потоков, где высока вероятность возникновения нарушений общественного порядка. В связи с этим руководители подразделений обязаны проводить специальную подготовку личного состава по тактике предупреждения и пресечения данной категории деликтов, а также организовывать учет работы инспекторов в данном направлении. Вместе с тем нельзя не учитывать, что, в отличие от патрульно-постовой службы, для выполнения своей основной задачи наряды ДПС вынуждены концентрировать внимание на транспортных потоках и, соответственно, располагаться в точках, удобных для реализации этой функции. С другой стороны, реальное привлечение других служб ОВД к контролю за дорожным движением возможно лишь в случае создания постоянно действующих смешанных подразделений.

Причинами низкой результативности их взаимодействия обычно являются:

- 1) отсутствие заинтересованности в выполнении функций, не связанных с прямым назначением службы;
- 2) включение в планы сил, заведомо не способных принять участие в совместных действиях;
- 3) использование личного состава не по назначению;
- 4) недостаточная оснащенность служб надежными средствами связи и транспортом;
- 5) невыполнение установленных ежесуточных норм выхода сотрудников на службу.

Принимая во внимание, что первые три из указанных причин носят преимущественно субъективный характер, а четвертая - технический, остановимся подробнее на последней из них. В строевых подразделениях ДПС, которые относятся к категории наиболее многочисленных и мобильных служб в системе ОВД, срыв установленных норм выхода

личного состава на службу зачастую происходит из-за неправильного выбора числа постов и маршрутов патрулирования, подлежащих ежедневному включению в наряд, а также ошибок в установлении численности инспекторов, необходимых для несения службы на них. Рассчитаем, например, возможное число односменных, двухсменных и круглосуточно действующих постов, постоянную работу которых может обеспечить подразделение, имеющее в своем штате 100 инспекторов ДПС.

Прежде всего, необходимо учесть, что данный личный состав систематически привлекается к проведению целевых рейдов, операций, усиленному патрулированию автомобильных дорог и населенных пунктов с высоким уровнем аварийности, сопровождению автомобильных колонн и транспортных средств, перевозящих крупногабаритные, тяжеловесные, опасные грузы, обеспечению массовых мероприятий, охране мест ДТП и выполнению других задач. Данное обстоятельство обязывает руководство подразделений при разработке дислокации постов и маршрутов готовить и представлять в соответствующие штабы УВД подробное обоснование необходимости выделения резерва от 10 до 30 % общей численности инспекторов ДПС, с условием, что при отсутствии вышеуказанных мероприятий данный резерв будет использоваться в обычном порядке на основе дополнительного плана расстановки сил и средств.

Поскольку большинство ДТП является следствием нарушений ПДД водителями ТС, пешеходами и должностными лицами, логично предположить, что всемерное пресечение данных деликтов положительно скажется на динамике дорожно-транспортной аварийности. Однако простое увеличение выявляемости правонарушений и количества налагаемых за их совершение взысканий далеко не всегда эффективно. Для успеха правоохранительной деятельности необходимо соответствие применяемых мер воздействия степени общественной опасности и реальным обстоятельствам совершения проступков, личности нарушителей и их психическому отношению к совершенным действиям. Обеспечению такого соответствия способствует сравнительный анализ дорожно-транспортной аварийности и административно-юрисдикционной деятельности подразделений ДПС. В данном случае такой подход будет вполне корректным, поскольку:

а) правонарушения, совершаемые в сфере безопасности дорожного движения, и ДТП едины по объекту, субъектам, характеристикам объективной стороны и отличаются лишь тяжестью последствий;

б) практика работы подразделений ДПС нашей страны и дорожной полиции зарубежных стран убедительно свидетельствует о взаимосвязи своевременного и правильного реагирования на нарушения ПДД и динамики дорожно-транспортной аварийности.

Очевидно и резкое несоответствие объемов административно-юрисдикционной работы подразделения и реальной распространенности нарушений ПДД. Так, как пример может быть, что почти треть всех выявленных административных проступков связаны с управлением технически неисправным транспортом, в то время как по данной причине может быть совершено только 5 % ДТП. С другой стороны, по фактам управления ТС в нетрезвом состоянии, явившихся причиной 22 % ДТП, составлено лишь 2 % от всех административных материалов, поступивших в подразделение.

Следует отметить, что во многих подразделениях ДПС наиболее опасные виды нарушений ПДД определяют не на основе анализа причин ДТП, а по соотношению абсолютных значений выявленных правонарушений

Преподаватель доводит до сведения слушателей: что для решения проблемы обеспечения приемлемого соответствия между ДТП и административно-юрисдикционной деятельностью полиции в некоторых странах, в частности в ФРГ, применяется такой показатель, как профилактический индекс, отражающий количество правонарушений, выявленных на каждое ДТП, причиной которого было нарушение данного вида. Например, если из-за превышения установленной скорости движения на каком-либо участке автомобильной дороги произошло 3 ДТП и наряды полиции выявлено 42 случая нарушения установленного скоростного режима, то профилактический индекс будет равен:

$$K_{np} = \frac{42}{3} = 14$$

Когда же на 5 ДТП выявляется 80 подобных нарушений, указанный индекс будет равен 16. Оценивая графики профилактических индексов по различным причинам ДТП, находят так называемые «зоны эффективного вмешательства», чтобы добиться снижения числа ДТП определенного вида, избегая чрезмерного расходования сил и средств на выявление и пресечение соответствующих им нарушений ПДД.

Очевидно, что этот метод дает приблизительные результаты и связан со значительными затратами времени на экспериментальный выбор оптимального варианта организации работы по надзору за дорожным движением. В целом, удовлетворительная методика анализа эффективности административно-юрисдикционной деятельности дорожной полиции пока не разработана. В основном решение этой задачи возлагается на выборные органы местной власти, которые при этом пользуются сведениями, полученными, главным образом, при изучении общественного мнения. Для определения устойчивых тенденций в дорожно-транспортной аварийности на обслуживаемой территории необходимо сопоставить анализируемые данные минимум за 3-5 лет.

Имеющиеся данные позволяют сделать вывод о том, что соотношения между ДТП по определенным причинам и результатами работы подразделений ДПС подвержены незначительным колебаниям и, в целом, сохраняются из года в год. Иногда проведенный анализ позволяет сделать вывод, что это может быть связано с некоторым ростом активности инспекторов ДПС в пресечении данного вида нарушений. Приняв во внимание показатели частоты возникновения ДТП по тем или иным причинам, мы можем определить группу наиболее опасных и наиболее распространенных нарушений ПДД.

Точная и неуклонная реализация правовых норм сама по себе не гарантирует ее глубинную социальную эффективность. Только оценка изменений в реальном поведении людей позволяет судить о действенности административной юрисдикции в той или иной сфере. Возможна ситуация, когда направления правоохранительной деятельности личного состава подразделения ДПС в целом соответствуют рекомендациям, сделанным на основе анализа причин ДТП и результатов несения дорожно-патрульной службы, но снижения или стабилизации уровня аварийности не наблюдается. При неизменных условиях дорожного движения за сравниваемые периоды времени или при их незначительном изменении одной из причин сложившегося положения может быть недостаточная эффективность административных санкций, налагаемых за те или иные нарушения правил. Поэтому, кроме количественной оценки показателей, характеризующих административно-юрисдикционную деятельность подразделения, следует провести их качественный анализ.

Необходимость такого анализа определяется возможностью неоднозначного решения вопроса о наложении взыскания за одно и то же нарушение ПДД. Практика убедительно свидетельствует, что эффективность мер административного воздействия невозможно оценить каким-либо *одним* критерием, поскольку на нее одновременно влияют множество взаимосвязанных объективных и субъективных факторов. Критериями эффективности этих мер могут быть показатели, характеризующие достижение требований о своевременном, всестороннем, полном, объективном выяснении обстоятельств дела, разрешение его в соответствии с законодательством, обеспечение исполнения принятых по делу решений, уровень рецидива правонарушений и др.

Наряду с правильным выбором подлежащих санкций, одним из важнейших условий обеспечения эффективности административно-юрисдикционной деятельности является обязательность и правильность их исполнения. Если принятые должностными лицами ДПС решения не исполняются, то это порождает у правонарушителей и лиц, их

окружающих чувство безнаказанности, подрывает авторитет ГАИ. Инспектора административной практики, другой начальствующий состав, обязаны контролировать своевременность рассмотрения и исполнения дел по фактам нарушений правил, ежемесячно подсчитывать количество и общую сумму наложенных и взысканных штрафов, готовить и доводить до сведения личного состава списки лиц, с которых по какой-либо причине не был удержан штраф или не изъято водительское удостоверение, а также оценивать действенность применения к ним мер административного воздействия.

Следующим этапом стабилизации дорожной обстановки может стать оценка потенциальной опасности отдельных категорий участников дорожного движения. Для этого сравниваются показатели аварийности и сведения о совершенных данными лицами опасных и распространенных нарушениях ПДД, отдельные по каждому виду.

Как правило, в процессе несения службы инспектора ДПС хорошо изучают состав транспортного потока на участках патрулирования и поэтому, зная перечень «неблагоприятных» предприятий, категорий водителей и пешеходов, могут уделять им повышенное внимание.

Объективность оценки относительных показателей транспортной дисциплины повышается, если учесть степень эксплуатации подвижного состава. Например, если два автопредприятия имеют равное количество транспорта, но среднесуточный пробег автомобиля в первом из них составляет 350 км, а во втором 120 км, то вероятность ДТП на первом предприятии будет выше. Следовательно, при оценке транспортной дисциплины желательно пользоваться такими показателями, как количество ДТП и правонарушений на 100 тыс. км пробега.

Весомость каждого из указанных факторов среды функционирования определяется исходя из анализа конкретных условий, сложившихся на территории, обслуживаемой подразделением ДПС. Важнейшие параметры дорожного движения можно оценить определенными коэффициентами, сумма которых позволяет установить относительную сложность конкретного участка улицы или дороги, где предполагается развернуть работу нарядов ДПС. Например, плотность, интенсивность дорожного движения и уровень ДТП оказывают влияние на сложность участка патрулирования нарядами ДПС.

Единая дислокация постов и маршрутов ОВД, наряду с координатами размещения нарядов ДПС и других служб милиции, указанием их обязанностей и порядка работы, устанавливаются обязательные среднесуточные нормы выставления личного состава каждым подразделением, включенным в дислокацию. Утверждению этих норм должна предшествовать тщательная оценка оперативных возможностей того или иного подразделения, исходя из его штатной

численности, поставленных перед ним задач и степени сложности их выполнения.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

На самостоятельной подготовке необходимо подготовить доклад по следующим темам (по данным темам имеют возможность выступить несколько слушателей):

1. Актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь и возможные пути их решения.
2. Особенности расстановки сил и средств территориального подразделения ГАИ.

Для более глубокого изучения вопросов семинарского занятия можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

1. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

2. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь, 28.11.2005, № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 14.04.2014 №165 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

3. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 14.06.2006 г., №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

(в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №39

«Права и обязанности инспектора ДПС»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Стратегическая цель дорожно-патрульной службы, как и ГАИ в целом, состоит в обеспечении безопасности дорожного движения на улицах и дорогах. Тактические же цели могут существенно варьироваться в зависимости от характера и содержания конкретных служебных задач, номенклатура которых весьма подвижна изменчива.

ВОПРОС 1. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ИНСПЕКТОРА, СТАРШЕГО ИНСПЕКТОРА ДПС

Смотри Глава 3 приказа Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 01.06.2012 года №155 «Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь».

ВОПРОС 2. ОТБОР КАНДИДАТОВ НА СЛУЖБУ

Само по себе укомплектование и техническое оснащение подразделений ДПС по действующим нормативам, а также оптимизация расстановки постов и маршрутов патрулирования недостаточны для успешного выполнения стоящих перед ними задач. Решающая роль принадлежит морально-этическим и профессиональным качествам сотрудников. Учитывая, что отбор и обучение личного состава ДПС производятся в соответствии с едиными для ОВД требованиями, установленными соответствующей нормативными документами. Для прохождения службы в подразделениях ДПС, наряду с установленными для сотрудников милиции психофизиологическими и интеллектуальными качествами, кандидат должен обладать следующими способностями:

а) противостоять повседневному и интенсивному воздействию правонарушителей, стремящихся приобрести его благосклонность путем, оказания всевозможных услуг и содействия в различных сферах жизни, а также дачи взятки;

б) уметь концентрировать внимание на монотонных процессах - транспортные и пешеходные потоки, сведения от ОДС и т.п.;

*Выполнение обязанностей, возложенных на ДПС, требует от ее сотрудников **разносторонней подготовки по вопросам права, устройства и эксплуатации ТС, применения специальной техники и оперативно-технических средств, умения управлять транспортными средствами в экстремальных условиях и других качеств**, содержание которых раскрывалось в предыдущих разделах пособия. В отличие от других служб милиции общественной безопасности личному составу ДПС практически ежедневно приходится применять знания:*

- 1) ПДД и других нормативов, регламентирующих порядок дорожного движения и обеспечения БДД;*
- 2) правил содержания и обустройства улично-дорожной сети;*
- 3) порядка эксплуатации ТС различных категорий;*

- 4) приемов оперативной организации движения транспортных потоков в городах;
- 5) особенностей обустройства элементов ДИ в зоне несения службы;
- 6) порядка оказания помощи пострадавшим при ДТП;
- 7) процедуры оформления и квалификации ДТП, сопровождающихся материальным ущербом и телесными повреждениями людей;
- 8) тактики преследования и задержания правонарушителей, передвигающихся на ТС.

Из вышеизложенного следует, что сотрудник ДПС должен в определенной степени сочетать в себе качества работника ППС, дорожной и технической инспекций, РЭП, подразделений розыска ТС и некоторых других.

Недостаточная специальная и психологическая подготовка работников нередко выступает в качестве основной причины жалоб, в которых граждане выражают негативную оценку деятельности ГАИ. Этим же в большинстве случаев объясняется *стремление сотрудников уйти от вмешательства в неправомерные действия участников дорожного движения*. Часто сотрудники руководствуются лишь конформистскими соображениями удобства, простоты, доступности методов и приемов работы, ограничиваясь воздействиями на инциденты, разрешение которых гарантирует благоприятный для них исход.

Являясь отражением сущностных изменений в отношениях личности и государства, указанные законодательные определения обязывают формировать ДПС не только как карающее, но, прежде всего, *технологическое звено системы обеспечения БДД*, которое наряду с традиционными контрольно-надзорными и правоохранными функциями должно играть роль органа поддержки оптимальных параметров дорожного движения, исходя из принципа гармонизации интересов всех категорий населения в процессе перемещения источников повышенной опасности. В свою очередь данное обстоятельство требует перехода на качественно новый уровень взаимоотношений сотрудников ДПС с гражданами и должностными лицами, имеющими отношение к обеспечению БДД и, прежде всего, учета того факта, что *потенциал человека как оператора системы ВАДС в современном дорожном движении во многом используется на грани возможного*.

Проблема профессиональной подготовки сотрудников ДПС решается преимущественно за счет функционирующей в рамках МВД системы обучения личного состава, которая реализуется в форме первоначальной, служебной, боевой, физической подготовки и ежедневного инструктажа.

Первоначальная подготовка проводится в три этапа:

а) ознакомление с работой подразделения под руководством наставника;

б) обучение в учебных центрах МВД, первоначальная подготовка;

в) стажировка в занимаемой должности по месту службы под руководством наставника.

Особая роль в совершенствовании профессиональных качеств принадлежит служебной, боевой и физической подготовке, проводимой руководством подразделений ДПС и аппаратов УГАИ.

Данные программы разрабатываются с учетом:

1) условий несения службы;

2) уровня теоретической подготовки и наличия практического опыта у обучаемых;

3) наличия технических средств контроля за дорожным движением и другой аппаратуры, используемой при выполнении задач ДПС;

4) возможностей учебных заведений МВД

Распространенная в деятельности подразделений ДПС ориентировка на жесткое усвоение множества ситуационно и хронологически разобщенных предписаний общего характера не способствует развитию у личного состава способности к анализу той или иной ситуации, блокирует инициативу, заставляет действовать по формально установленной упрощенной схеме без учета особенностей оперативной обстановки, обстоятельств и динамики конкретного инцидента, а также существенно повышает степень риска выполнения тактических операций экстремального характера, которые вызывают повышенную стрессовую нагрузку сотрудников и порождают у них стремление любыми средствами избежать исполнения служебных обязанностей в подобных случаях.

Поэтому нельзя сводить служебную подготовку к систематическому зачитыванию на занятиях законодательных актов, приказов, инструкций, указаний МВД и УВД, а также других ведомств, имеющих отношение к обеспечению безопасности дорожного движения. Буквальное изложение нормативных актов не позволяет обеспечить их приемлемое усвоение без предварительной проработки и представления личному составу в виде совместных занятий. При этом распределение учебного времени должно осуществляться с учетом объема и сложности изучения отдельных вопросов без излишней дидактической направленности занятий, но с ориентацией на усвоение содержания материала, необходимого для выполнения функциональных обязанностей теми или иными сотрудниками.

Для достижения достаточного уровня квалификации личного состава необходима систематическая активизация его стремления повысить свое профессиональное мастерство. Наряду с известными нормами материаль-

ного и морального поощрения, это достигается *систематическим проведением конкурсов на звание лучшего по профессии*. В частности, для инспекторов и старших инспекторов ДПС программа конкурса должна строиться так, чтобы имелась возможность оценить их знания и умения, как минимум, по следующим дисциплинам:

1) ПДД и другие нормативные акты, определяющие порядок дорожного движения, требования к его участникам, транспортным средствам и важнейшим элементам ДИ;

2) регулирование дорожного движения с помощью жезла и технических средств;

3) скоростное маневрирование на автомобиле (мотоцикле);

4) применение приемов преследования и задержания преступников;

5) стрельба из табельного оружия;

6) оказание доврачебной медицинской помощи пострадавшим при ДТП;

7) оформление материалов по фактам ДТП.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

На самостоятельной подготовке необходимо в тетрадь законспектировать вопрос:

Осуществление контроля за эксплуатационным состоянием и качеством содержания автомобильных дорог.

Для более глубокого изучения вопросов семинарского занятия можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

4. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

5. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь, 28.11.2005, № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 14.04.2014 №165 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

6. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 14.06.2006 г., №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №40

«Формы и методы контроля за дорожным движением»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Эффективность контроля за соблюдением установленных правил в сфере безопасности дорожного движения, выявление и своевременное пресечение правонарушений на улицах и дорогах во многом определяются правильностью выбора приемов и способов несения дорожно-патрульной службы, а также форм ее организации.

ВОПРОС 1. ФОРМЫ И МЕТОДЫ КОНТРОЛЯ ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

К важнейшим способам дорожно-патрульной службы принято относить следующие:

1. Наблюдение за дорожным движением.
2. Предостережение участников дорожного движения от нарушений установленных правил.
3. Контроль дорожных условий, элементов дорожной инфраструктуры, действий участников Дорожного движения, технического состояния транспортных средств, водительских, регистрационных и путевых документов.
4. Выполнение регулировочно-распорядительных действий при осложнении условий движения.
5. Пресечение неправомερных действий участников дорожного движения и должностных лиц.

1. Наблюдение за дорожным движением служит основой применения всех последующих способов ДПС. В процессе наблюдения сотрудник оценивает состояние дорожного покрытия, средств регулирования и других элементов ДИ на обслуживаемом участке, оценивает характер и параметры транспортного потока (интенсивность, скорость, состав, распределение по участку патрулирования и т. д.) и выбирает наиболее рациональные для данных условий места и формы несения службы.

Наблюдение ведется как визуально, так и посредством технических средств (оптических приборов, телемониторов, датчиков и т. д.). Информация, полученная в ходе наблюдения, используется для выработки управленческих решений как общего (оптимизация условий и режима движения), так и частного порядка (применение мер административного воздействия к отдельным участникам дорожного движения).

2. Предостережение участников дорожного движения от нарушений установленных правил достигается, главным образом, за счет долговременного и повсеместного (за счет систематических перемещений) нахождения сотрудников ДПС на виду у водителей и пешеходов. Для усиления «эффекта присутствия» и личной безопасности личный состав обеспечивается специальной форменной одеждой и снаряжением, изготовленным из световозвращающих материалов, а также транспортными средствами, окрашенными в соответствии с цветографическими схемами, предусмотренными для автомобилей и мотоциклов ДПС.

Предостережение участников дорожного движения может выполняться путем подачи специальных жестов и сигналов либо устными

обращениями к ним. Например, при образовании гололеда на дорожном покрытии инспектор может предостеречь участников движения путем включения соответствующих указателей на автомобильной дороге, обратиться посредством СГУ к лицам, намеревающимся перейти улицу в опасном месте, сделать соответствующую предупреждающую запись в путевых документах водителя, перевозящего тяжеловесный или крупногабаритный груз и т. п.

3. Контроль дорожных условий, элементов дорожной инфраструктуры, действий участников дорожного движения, технического состояния ТС, водительских, регистрационных и путевых документов состоит в изучении поведения участников дорожного движения, оперативном реагировании на их неправомерные действия, установлении подлинности и соответствия предъявляемых ими документов, а также проверке работоспособности систем ТС, влияющих на безопасность дорожного движения. В ходе контроля основное внимание уделяется выявлению наиболее опасных для данного участка видов нарушений ПДД.

Инспектором ДПС с использованием транспортных средств может осуществляться гласный, негласный и смешанный контроль за дорожным движением. Гласный контроль осуществляется сотрудниками ДПС в форменной одежде со специальным снаряжением, а также с использованием транспортных средств, имеющих окраску и оборудование, предусмотренное для патрульных автомобилей и мотоциклов. При ведении открытого контроля сотрудники располагаются в местах, где они хорошо видны участникам дорожного движения и имеют возможность оперативного вмешательства в их действия с целью предупреждения и пресечения возможных правонарушений. При определенных условиях, например, в зонах вынужденной концентрации транспортных потоков (мосты, переправы, узкие участки дорог и т. п.) открытый контроль бывает весьма эффективным для выявления и профилактики правонарушений, не связанных с движением ТС (например, отсутствие водительских, регистрационных и путевых документов у владельцев и водителей ТС, технические неисправности ТС, с которыми их эксплуатация запрещена, нарушение правил перевозки людей и грузов, обнаружение которых возможно при осмотре остановившегося ТС).

Решение об осуществлении негласного контроля за дорожным движением принимает командир (начальник) подразделения ДПС, начальник ОГАИ, о чем делается соответствующая запись в книге постовых ведомостей. Негласный контроль ведется сотрудниками ДПС в гражданской одежде и на автотранспортных средствах обычного исполнения, оборудованных радиостанцией и оперативно-техническими средствами. В большинстве стран мира он признается главным и

чрезвычайно эффективным способом пресечения и профилактики так называемой динамической группы нарушений в сфере БДД (превышение установленной скорости движения, неправильный обгон, несоблюдение дистанции и т. п.), которые являются причинами более 80 % ДТП с тяжкими последствиями. Скрытый контроль не только благоприятно сказывается на состоянии транспортной дисциплины участников дорожного движения, но и позволяет меньшими силами достигать относительно высоких результатов в предупреждении динамических нарушений ПДД. Как показывает практика, систематическое скрытое патрулирование отдельных участков автомобильных дорог и улиц позволяет за сравнительно короткий период (от 3 до 7 месяцев) добиваться существенного снижения числа и тяжести ДТП. Однако в данном случае следует иметь в виду, что значительная доля участников дорожного движения достаточно быстро начинает распознавать автомобили скрытого контроля. Поэтому для повышения эффективности их работы необходимо принимать меры по маскировке установленных на них излучателей радарных установок, антенн, видео- и фотокамер и т. п., а также производить регулярную смену номерных знаков, легко различимых декоративных деталей и дополнительного оборудования.

Применение негласного контроля «в чистом виде» целесообразно ограничивать светлым временем суток, поскольку в ночных условиях участники дорожного движения не всегда могут правильно оценить намерения сотрудников ДПС. Следует отметить, что приемы скрытого контроля традиционно подвергаются критике со стороны общественности, средств массовой информации и т.д. В связи с этим их реализация должна сопровождаться соответствующей разъяснительной работой среди водителей ТС и других слоев населения.

Личный состав, привлекаемый к работе в гражданской одежде, обязан иметь в распоряжении автомобили с проблесковыми маяками. Устранению возможных недоразумений и инцидентов, связанных с применением скрытого контроля, а также расширению его временных рамок способствует использование смешанного контроля, сочетающего в себе достоинства названных выше методов.

Смешанный контроль ведется инспекторами в форменной и гражданской одежде, соответственно использующими ТС специального и обычного исполнения. Сотрудники, несущие службу в гражданской одежде, занимаются выявлением и фиксацией правонарушений, а также передают информацию о них обычным нарядам ДПС, которые производят остановку ТС и принимают к нарушителям предусмотренные меры воздействия. В необходимых случаях к разбирательству привлекаются инспектора, обнаружившие то или иное правонарушение.

Выполнение распорядительно-регулирующих действий при осложнении движения предпринимается в целях оптимизации транспортных потоков применительно к складывающимся условиям за счет их распределения по направлениям, полосам движения, а также разрешения, запрещения или ограничения отдельных маневров. При этом применяется

ручное регулирование дорожного движения жестами и жезлом, изменяются

режимы работы светофоров, устанавливаются временные дорожные знаки и ограждения. К проведению мероприятий по восстановлению движения привлекаются соответствующие должностные лица, а также участники дорожного движения.

Посредством распорядительно-регулирующих действий устраняются задержки движения транспорта, принимаются меры по освобождению проезжей части от технически неисправных ТС, выпавшего груза и других посторонних предметов, организуются объезды мест ДТП и прочих опасных участков улиц и дорог, осуществляется реверсирование движения по определенным направлениям и полосам, обеспечивается беспрепятственный проезд ТС специального назначения и ТС, перевозящих опасные, крупногабаритные, тяжеловесные и ценные грузы, участники движения предупреждаются об осложнении дорожных условий.

Пресечение правонарушений участников дорожного движения и должностных лиц производится для предотвращения ДТП и других преступлений. В свою очередь, интенсификация обоснованного вмешательства в правонарушения участников дорожного движения требует высокого уровня организации ДПС на основе непрерывного и качественного ведения анализа ДТП и административно-правовой деятельности подразделений ГАИ, широкого внедрения динамических форм контроля дорожного движения и тщательной координации взаимодействия сил, привлекаемых к несению службы. Обладая значительной трудоемкостью, данный метод, вместе с тем, в наибольшей степени способствует реализации принципа неотвратимости наказания за совершенные правонарушения и обеспечивает максимальный превентивный эффект.

Совокупность форм организации контроля дорожного движения можно условно подразделить на две группы: мобильные и статичные. К первой из них относятся:

1. Пеший патруль (пост).
2. Автомобильный патруль (автопатруль).
3. Мотоциклетный патруль (мотопатруль).

4. Патруль с применением вертолетов и других летательных аппаратов (воздушный патруль).

Вторую группу составляют:

1. Стационарный пост ДПС.

2. Контрольно-пропускной пункт (КПП).

3. Специальный пост ДПС.

4. Автоматические устройства контроля дорожного движения и фиксации правонарушений.

Применение той или иной формы контроля определяется конкретными условиями дорожного движения и соответствующими служебными задачами нарядов ДПС. Каждая из них имеет свои достоинства и не может рассматриваться в качестве универсальной.

Пеший патруль (пост). Несмотря на очевидные недостатки: ограниченность зоны действия, зависимость от погодных условий, относительно высокую утомляемость патрульных и др., это простейшая форма ДПС. Она находит широкое применение при ведении контроля за дорожным движением, также экономична, оперативна, не связывает личный состав необходимостью обеспечения технической готовности и сохранности патрульных ТС и сложной специальной техники. Пешее патрулирование дает возможность выбора вида и типа ТС из потока транспорта для экстренного решения ряда служебных задач, таких как скрытое наблюдение за определенной категорией правонарушителей (в том числе при помощи участников дорожного движения), доставка пострадавших в лечебные учреждения, перегон (транспортировка) задержанных ТС и др.

Пеший патрульный может полностью сосредоточиться на наблюдении за дорожным движением и детально изучать особенности обслуживаемой территории, легко вступать в непосредственные контакты с участниками дорожного движения и населением, при необходимости контролировать действия правонарушителей путем размещения в точках, обеспечивающих наиболее благоприятные условия для выполнения данной функции, а также в транспортных средствах (с согласия их водителей и владельцев). Находясь вне транспортных средств, пешие инспектора ДПС получают максимум информации об окружающей их обстановке как посредством собственных звуковых, тепловых, обонятельных и визуальных ощущений, так и в виде сообщений от окружающих их граждан. Как показывает практика, именно для пеших патрульных характерен наибольший индекс обращений с информацией о ДТП, правонарушениях, преступлениях, недостатках в дорожной инфраструктуре и в организации дорожного движения. Аналогичное явление наблюдается и в других странах. В связи с этим в некоторых городах ФРГ, США, Франции, Австралии неоднократно принимались

меры по увеличению численности пеших нарядов полиции за счет сокращения моторизованных патрулей.

Пешее патрулирование целесообразно использовать для контроля за дорожным движением в городах и других населенных пунктах на улицах с интенсивными транспортными и пешеходными потоками. В городах, имеющих многоэтажную застройку или сложный рельеф, зачастую затрудняется установление устойчивой радиосвязи с пешими нарядами вследствие маломощности носимых радиостанций. Поэтому при разработке плана дислокации постов и маршрутов патрулирования необходимо предпринять меры по определению зон стабильного радиообмена.

Пешее патрулирование применяется для контроля за дорожным движением на небольших по протяженности, напряженных по интенсивности движения и опасных по обеспечению безопасности дорожного движения участках дорог и осуществляется путем перемещения инспектора ДПС по краю тротуара (обочине дороги). Место несения службы выбирается с учетом обеспечения личной безопасности и максимальной видимости инспектора ДПС участниками дорожного движения, возможности для своевременного пресечения им нарушений Правил дорожного движения.

Большое значение для эффективной работы пеших инспекторов ДПС имеет их физическое состояние. Продолжительное нахождение в статическом положении на улицах и дорогах вызывает застой крови в нижних конечностях, обморочное состояние от переохлаждения или перегрева тела, а также воздействия отработавших газов автомобильных двигателей. Поэтому пешие патрульные в первую очередь должны обеспечиваться соответствующим обмундированием, своевременно информироваться об условиях несения службы и о наиболее приемлемой форме одежды. Режим их работы следует корректировать с учетом погодных условий, наличия пунктов обогрева и питания, интенсивности выполняемых распорядительно-регулирующих действий непосредственно на улицах и дорогах.

В настоящее время пока еще нет возможности обеспечить пеших патрульных надежными портативными многофункциональными контрольно-измерительными приборами и специальной техникой. Как правило, им приходится принимать решения на основе оценки той или иной ситуации посредством собственных органов чувств либо с помощью простейших тестеров и приспособлений. Например, определять техническое состояние ТС по шумам в ходовой части и трансмиссии, а затем при необходимости направлять их на более глубокую диагностику для решения вопроса о допуске к дальнейшей эксплуатации по условиям безопасности.

ВОПРОС 2. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Выполнение обязанностей инспектором ДПС с использованием транспортного средства оперативного назначения осуществляется следующими методами:

1. Движением в потоке транспортных средств (для контроля за поведением водителей в целях предупреждения и выявления нарушений Правил дорожного движения).

2. Движением впереди потока транспортных средств со скоростью, не превышающей установленную или со скоростью, обеспечивающей безопасность дорожного движения на данном участке дороги (для предупреждения превышения скоростных режимов движения).

3. Расположением (остановкой) транспортных средств оперативного назначения на аварийных участках дорог (для пресечения нарушений Правил дорожного движения участниками дорожного движения);

4. Расположением (остановкой) транспортного средства оперативного назначения в местах наилучшей его видимости и обзорности для всех участников дорожного движения с одновременным пешим перемещением инспектора ДПС к наиболее напряженным по интенсивности движения участкам.

Движение в потоке транспортных средств применяется для предупреждения и пресечения таких распространенных и опасных нарушений ПДД, как неправильные обгон, маневрирование, расположение на проезжей части, выбор безопасных интервалов и дистанции между движущимися автомобилями. В данном случае патрулирование осуществляется экипажем в составе не менее двух сотрудников ДПС, один из которых ведет постоянное наблюдение за движением и подает нарушителям сигналы остановки при помощи жезла или СГУ, а второй управляет автомобилем, поскольку выполнение необходимых при этом маневров требует повышенного внимания.

Движение впереди транспортного потока применяется преимущественно на опасных участках дорог с высокой интенсивностью движения. Патрульный автомобиль в этом случае следует по участку с установленной скоростью, «удерживая» следующий за ним транспортный поток в определенных скоростных пределах. Систематическое применение этого приема способствует стабилизации скоростного режима на дорогах и вырабатывает у водителей навыки «регламентированного» движения. Наибольший эффект «сдерживания» достигается на дорогах с ограниченной пропускной способностью и без пересечений в одном уровне, где происходит быстрый разгон транспортного потока.

Как и все другие тактические приемы, «сдерживание» должно применяться только там, где это действительно оправдано и существует реальная угроза безопасности дорожного движения. Не следует замедлять движение больше, чем это предписывается дорожными знаками и определяется существующими дорожными условиями. Сотрудникам, осуществляющим патрулирование на автомобилях и мотоциклах, необходимо следить за своими действиями, поскольку эффект «сдерживания», может возникать помимо их желания, когда они движутся с меньшей, чем у основного потока, скоростью. Водители, как правило, опасаются опережать транспортные средства ДПС, так как у них появляется сомнение в правильности этого маневра в данной ситуации. Чаще всего они полагают, что не заметили знак ограничения максимальной скорости, сопровождаемую автомобильную колонну и т. д.

Патрулирование улиц и автомобильных дорог не может быть непрерывным, поскольку это сокращает продолжительность визуальных и вербальных контактов с водителями и пешеходами, а также сопровождается большим расходом топлива. Экипажи патрульных транспортных средств должны совершать периодические остановки в зонах концентрации ДТП, местах, где они попадают в поле зрения возможно большего числа участников дорожного движения и способны активно вмешаться в их действия. Работа в стационарном режиме необходима для выявления и пресечения таких распространенных и опасных нарушений ПДД, как превышение установленной скорости движения, невыполнение требований дорожных знаков и сигналов светофора, переход улиц в не установленном месте, а также ликвидации транспортных заторов и других помех движению.

Последовательность применения тех или иных приемов, порядок их чередования, а также скорость движения при патрулировании зависят от характера дорожного движения и поставленных перед экипажем задач. При этом относительно высокая динамичность данной формы ДПС и сложность контроля действий применяющих ее нарядов требуют серьезного отношения к оперативному планированию работы экипажей. В частности, для исключения «непроизводительных» затрат служебного времени должны разрабатываться детальные графики работы автопатрулей на маршрутах.

Эффективность действий нарядов ДПС во многом определяется динамическими характеристиками и техническим состоянием используемых ими автомобилей, которые должны обладать высокой скоростью движения (на 15-20 % выше, чем автомобили массового производства), хорошей устойчивостью и проходимостью применительно к состоянию дорожной сети в зоне обслуживания, вместимостью не менее 5 чел., небольшими габаритами, комплексом систем и устройств активной

и пассивной безопасности, включая средства пожаротушения и противоударной защиты.

Для выполнения своих служебных задач подразделениями ДПС могут применяться такие летательные аппараты как вертолеты и мотодельтапланы, которые позволяют контролировать дорожное движение на большой территории вне зависимости от плотности, интенсивности транспортных потоков и состояния улично-дорожной сети. Потребностям ДПС в наибольшей степени отвечают вертолеты, которые не нуждаются в аэродромах, способны варьировать скорость полета в широком диапазоне, зависать в воздухе, осуществлять посадку на малые площадки либо непосредственно на проезжую часть, а также поддерживать устойчивую радиосвязь с нарядами ОВД на расстоянии до 100 км. Указанные качества позволяют применять вертолеты для проведения следующих действий:

- оперативного изучения условий движения;
- выявления и пресечения нарушений ПДД на участках дорог большой протяженности;
- управления действиями удаленных друг от друга наземных сил ОВД при ведении мероприятий по обеспечению БДД;
- сопровождения автомобилей специального назначения и автомобильных колонн;
- обеспечения в кратчайшие сроки прибытия следственно-оперативных групп на места ДТП;
- оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим и, при необходимости, доставления их в лечебные учреждения;
- розыска и преследования похищенных, скрывшихся с мест ДТП или используемых в преступных целях ТС;
- обеспечения радиообмена между наземными постами и подразделениями ОВД путем ретрансляции.

За последние годы применение вертолетов подразделениями ДПС сократилось, что, прежде всего, объясняется отсутствием средств на их аренду и эксплуатацию. Что касается других недостатков, свойственных вертолетам, таких как невозможность повсеместного приземления, необходимость сил наземной поддержки действий воздушного патруля, зависимость от метеоусловий и сложность пилотирования в ночных условиях, то в значительной мере они могут компенсироваться соответствующими техническими средствами, о чем свидетельствует практика ВВС и подразделений зарубежной полиции.

Маршруты и время патрулирования вертолетов определяются руководителями подразделений ДПС по согласованию с авиапредприятиями, МВД (УВД), органами здравоохранения и другими заинтересованными службами. Полеты производятся по предварительно

утвержденному графику с учетом погодных условий и оперативной обстановки в зоне патрулирования. В состав наряда вертолетного патруля обычно входят старший инспектор ДПС, выполняющий роль воздушного наблюдателя, фельдшер или врач, имеющие навыки оказания помощи, пострадавшим при ДТП, а также 2-3 наземных автопатруля, в каждый из которых входят не менее 2-х инспекторов ДПС. Наблюдатель руководит действиями наземных экипажей и постов, передает им данные о параметрах дорожного движения и сведения о ТС, водители которых нарушают ПДД, поддерживает связь с дежурными частями подразделений ДПС и ОВД, дислоцированными в обслуживаемом районе.

Практикой применения вертолетов в ДПС выработано четыре основных способов патрулирования:

- 1) движение по установленному маршруту;
- 2) маятниковое движение по участку дороги;
- 3) свободный поиск;
- 4) изучение условий дорожного движения.

При движении по установленному маршруту (рисунок 1) вертолет входит в определенную заранее зону патрулирования и летит вдоль автомобильной дороги со скоростью 50-70 км/ч. Наземные автопатрули, которых в данном случае должно быть три, движутся с той же скоростью на расстоянии 5-10 км друг от друга. Для удобства обеспечения связи между вертолетами и наземными экипажами на крышах патрульных автомобилей наносятся цифры, соответствующие их радиопозывным. Чтобы экипаж мог различать номерные знаки и индивидуальные особенности ТС, пилоту рекомендуется поддерживать высоту полета в пределах от 30 до 80 м и двигаться в 10-15 м влево от кромки проезжей части. Это обусловлено тем, что наблюдатель в вертолете располагается справа.

Скорость движения и дистанция между патрульными автомобилями координируются с вертолета старшим нарядом, который при обнаружении нарушения правил со стороны водителей передает данные о ТС (марку, цвет, регистрационный номер, род груза и др.), характере и месте нарушения экипажу одного из патрульных автомобилей в зависимости от направления движения правонарушителя. Например, если нарушитель движется в попутном направлении, то об этом информируется головной экипаж, который производит его остановку. Другие патрульные ТС без задержки следуют дальше. Таким образом, порядок расположения экипажей непрерывно меняется. Это позволяет поддерживать относительно высокую скорость движения на маршруте и в течение непродолжительного времени.

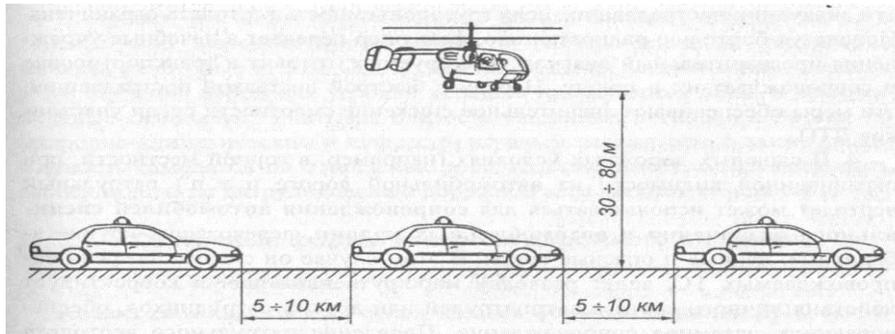


Рисунок 1. Расположение наряда вертолетного патрулирования при движении по маршруту.

На автомобильных дорогах с высоким уровнем ДТА, резкими изменениями плотности, интенсивности и скорости транспортных потоков патрулирование по протяженному маршруту может не дать эффекта из-за кратковременности появления вертолетного патруля в поле зрения участников дорожного движения. В таких случаях целесообразно использовать способ маятникового патрулирования, при котором протяженность маршрута вертолета ограничивается расстоянием 20-50 км, а наземные экипажи располагаются на границах и в центре зоны полета. Непрерывный контроль с воздуха вынуждает водителей ТС строго придерживаться установленных правил.

Способ свободного поиска применяется для преследования, розыска угнанного, похищенного, скрывшегося с мест ДТП и используемого в преступных целях транспорта. Экипаж вертолета ведет поиск как во взаимодействии с наземными постами ДПС и другими службами милиции, так и самостоятельно. Указанный способ применяется и тогда, когда наземные патрули заняты выполнением неотложных служебных заданий, не могут контролировать отдельные участки автомобильных дорог из-за осложнения дорожных условий и т. п.

Патрулируя в режиме свободного поиска, старший вертолетного наряда при необходимости может принимать решение о пресечении обнаруженных правонарушений путем использования звукоусилительной установки или осуществления посадки вертолета для выполнения соответствующих распорядительно-регулирующих действий. В экстренных случаях возможно приземление вертолета непосредственно на проезжую часть, если экипажу удастся предварительно согласовать перекрытие движения в месте посадки силами сотрудников милиции.

Экипаж вертолета может контролировать действия правонарушителей, преступников и участников ДТП, зависая над ними. Этот же прием эффективен при ликвидации заторов на автомобильных дорогах. При наличии на месте ДТП пострадавших, наряд воздушного экипажа в необходимых случаях может осуществить экстренное

приземление, определить тяжесть полученных ими травм, провести реанимационные и противошоковые мероприятия, а также решить вопрос о целесообразности и очередности эвакуации пострадавших, если грузоподъемность вертолета ограничена. Используя бортовую радиостанцию, фельдшер передает в лечебные учреждения предварительный диагноз эвакуируемых, готовит к транспортировке и сопровождает их в полете. Наряду с быстрой доставкой пострадавших, эти меры обеспечивают значительное снижение смертности среди участников ДТП.

Изучение условий движения с помощью вертолета целесообразно при необходимости проведения срочной рекогносцировки местности и быстрой расстановки сил ОВД (например, в ходе поисково-заградительных операций, стихийных бедствий, реализации планов гражданской обороны, массовых мероприятий с использованием большого числа ТС и т. п.). Экипаж патрульного вертолета может эффективно выполнять функции оперативного управления наземными силами и средствами, занятыми ликвидацией транспортных заторов, последствий ДТП, эвакуацией населения, организацией объездов и устранением помех дорожному движению.

В настоящее время имеются правовые и организационно-технические предпосылки для использования в подразделениях ДПС мотодельтапланов- легких летательных аппаратов балансирующего типа, пилотирование которых не требует продолжительной летной подготовки. Для их взлета и посадки не нужны специальные площадки, они могут приземляться с неработающим двигателем на любые грунты, включая мягкие. Их стоимость и затраты на эксплуатацию многократно ниже, чем у вертолетов и самолетов. В частности, ОВД могут самостоятельно приобретать мотодельтапланы и обучать личный состав их пилотированию. Недостатки мотодельтаплана -отсутствие надежной защиты пилота от неблагоприятных климатических воздействий и относительно невысокая скорость (до 100 км/ч) - в значительной мере компенсируются возможностью повсеместного совершения полетов малой продолжительности и по кратчайшим маршрутам.

В странах, имеющих автомобильные дороги большой протяженности в относительно малодоступной местности (Северо-Западные территории Канады, некоторые штаты США), для наблюдения за движением, розыска ТС и изучения дорожных условий успешно применяются двух- и четырехместные самолеты. Учитывая близость указанных регионов к России по природно-климатическим и инфраструктурным параметрам, а также экономичность самолетов по отношению к вертолетам, имеет смысл проводить эксперименты по патрулированию дорожной сети легкими самолетами.

ВОПРОС 3. АВТОМАТИЗИРОВАННЫЙ КОНТРОЛЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Объективная ограниченность сил и возможностей ОВД не позволяет решить проблему предупреждения нарушений ПДД лишь традиционными средствами милицейского надзора. При высокой плотности и интенсивности дорожного движения непосредственное вмешательство в транспортный процесс неизбежно влечет массовые остановки ТС, задержки движения, снижение скорости автомобильных перевозок и субъективизм при оценке действий водителей и пешеходов. Решению данной проблемы способствует применение электронно-оптических систем, обеспечивающих скрытую и открытую автоматическую фиксацию нарушений - АСК (автоматизированные системы контроля).

Современные АСК позволяют следить за дорожным движением на многополосных автомобильных дорогах и пересечениях любой степени сложности, с высокой точностью осуществлять одновременную или последовательную регистрацию нескольких правонарушений. Датчики и приемные устройства АСК могут монтироваться на мостах, эстакадах, путепроводах, опорах электроосвещения и других элементах улиц и автомобильных дорог, а также устанавливаться на СП и патрульных ТС. Они снабжаются дистанционным управлением и контрольно-сигнальными устройствами, оповещающими о возникновении в них неисправностей или необходимости замены эксплуатационных материалов (фото-, видеопленки и т. п.). Например, видеосистемы могут вести непрерывную запись транспортного потока с отражением динамических характеристик движения отдельных ТС на дисплеях СП и патрульных автомобилей с последующей фиксацией изображения или распечаткой на принтерах.

Главные достоинства АСК - возможность документального подтверждения пространственно-временных параметров конкретных правонарушений и чрезвычайно высокая «производительность» в плане фиксации тех или иных деликтов. При условии регулярного перемещения и правильной эксплуатации одна такая система в состоянии заменить десятки сотрудников ДПС. Применение ламп-вспышек переменной мощности и инфракрасных излучателей обеспечивает высокую разрешающую способность работы АСК при любых условиях освещенности контролируемых участков автомобильных дорог. АСК дают возможность существенно облегчить анализ и квалификацию правонарушений и передать эту работу относительно небольшому числу специалистов, в распоряжение которых предоставляется соответствующая просмотровая аппаратура (видеомониторы, видеокамеры с автоматической фокусировкой, термопринтеры для распечатки фото-, видео кадров). Наглядность и детальность информации, предоставленной

АСК, практически полностью устраняют жалобы участников дорожного движения по поводу предвзятости работников ДПС.

К недостаткам АСК можно отнести их высокую стоимость и сложность, ограниченность номенклатуры фиксируемых правонарушений действиями динамического характера (превышение установленной скорости движения, несоблюдение дистанции и интервала между ТС, нарушение правил обгона, проезда перекрестков, перевозки грузов и т. п.), необходимость надежной противоударной защиты, предохранения от неблагоприятных природно-климатических воздействий и загрязнений, а также потребность в специалистах по монтажу, эксплуатации, техническому обслуживанию и метрологическому контролю данных систем.

Установка АСК должна производиться с учетом условий видимости, характера дорожного покрытия, диапазона скоростей ТС, состава транспортного потока и других параметров дорожного движения. В зоне действия электромагнитных и оптических излучателей таких систем не должны находиться мощные газосветные рекламы, металлические конструкции, антенны радиопередающих устройств, электросиловые подстанции, воздушные линии электропередач и другие объекты, способные оказать влияние на работоспособность АСК. Наконец, автоматические устройства не всегда решают проблему идентификации ТС и лиц, управлявших ими в момент нарушений ПДД (например, в условиях сильного загрязнения стекол кабин и салонов ТС, а также их номерных знаков).

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

На самостоятельной подготовке необходимо в тетрадь законспектировать следующие вопросы:

1. Соотношение мобильных и статичных форм несения службы.
2. Соблюдение мер личной безопасности при несении службы.

Для более глубокого изучения вопросов семинарского занятия можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

3. О дорожном движении: Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 11.07.2014 №176-З) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

4. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Республики Беларусь, 28.11.2005, № 551 (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 14.04.2014 №165 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

5. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 14.06.2006 г., №757 (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 18.10.2012 г. №947) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. Центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2015.

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №41

«Действия инспектора ДПС на месте ДТП»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 3

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

Одной из основных задач ДПС является осуществление неотложных действий на месте ДТП, проведение в пределах своей компетенции и в соответствии с действующим законодательством дознания по делам о совершенных преступлениях в сфере дорожного движения и оказание доврачебной медицинской помощи гражданам, пострадавшим при ДТП, а также находящимся в беспомощном или ином состоянии, опасном для их здоровья и жизни.

ВОПРОС 1. ДЕЙСТВИЯ ИНСПЕКТОРА ДПС ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СООБЩЕНИЯ О ДТП И НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ

Дорожно-транспортное происшествие - происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица.

Приведенное выше определение позволяет выделить основные признаки ДТП, отличающие его от других происшествий:

- ДТП возможно только при участии ТС;
- в момент возникновения ДТП транспортное средство должно находиться в процессе дорожного движения;
- возникновению ДТП предшествует одно или несколько нарушений нормативов по обеспечению БДД и правил эксплуатации транспорта;
- ДТП всегда имеет вредные последствия.

Под участием ТС в процессе дорожного движения как необходимом условии ДТП имеется в виду выполнение им транспортной работы, т. е. перемещение его самого, перевозка груза, пассажиров по улицам, автомобильным дорогам и другим местам.

К ДТП не относят события, имеющие некоторые их признаки, но не связанные с нарушением ПДД:

а) происшествия с тракторами, дорожно-строительными, сельскохозяйственными и другими самоходными машинами, возникшие вследствие нарушений правил охраны труда и технологии производства операций, для которых они предназначены (пахота, рытье траншей, погрузо-разгрузочные работы и т. п.);

б) пожары на движущихся ТС, не связанные с их технической неисправностью;

в) происшествия, возникшие в результате умышленных действий, направленных на лишение жизни или причинение вреда здоровью людей или имуществу, а также явившихся следствием попытки пострадавшего покончить жизнь самоубийством.

Среди важнейших обстоятельств, определяющих порядок действий сотрудника ДПС при получении сообщения о ДТП, можно назвать следующие:

- удаленность места ДТП от медицинских учреждений, аварийно-спасательных служб, ОВД и самого сотрудника;
- наличие на месте ДТП лиц, способных оказать помощь пострадавшим и зафиксировать обстановку на нем;
- вызвана ли на место происшествия скорая медицинская помощь;

- имеет ли сотрудник ДПС подготовку, достаточную для выполнения неотложных действий на месте происшествия;
- имеется ли у него необходимые для этой цели оборудование;
- возможно ли своевременное подключение к выполнению неотложных действий других нарядов ДПС и сотрудников ОВД;
- все ли участники ДТП остались на месте происшествия;
- каков характер последствий ДТП.

Очевидно, что невозможно представить какой-либо единый алгоритм действий сотрудников ДПС, применимый ко всем ситуациям подобного рода.

Исходя из среднестатистических оценок степени сложности решения задачи оказания помощи пострадавшим и установления причин происшествий, рассмотрим его на примере ДТП, которое сопровождалось гибелью и тяжкими телесными повреждениями людей при условии, что сотрудник ДПС оказывается первым, кто получает сообщение о нем. В данном случае общий порядок действий может быть следующим:

- прием и фиксирование информации о ДТП;
- передача полученной информации в дежурную часть;
- прибытие на место ДТП;
- извлечение пострадавших из ТС;
- оказание им доврачебной медицинской помощи и установление их личности;
- обозначение (ограждение) места ДТП;
- организация и обеспечение иммобилизации и эвакуации пострадавших в лечебные учреждения;
- обеспечение охраны места ДТП;
- установление и задержание лиц, причастных к ДТП;
- установление очевидцев;
- восстановление (обеспечение) дорожного движения;
- доклад старшему СОГ о принятых мерах;
- обеспечение безопасности работы личного состава СОГ и выполнение поручений следователя.

В зависимости от обстоятельств отдельные ступени изложенного порядка могут исключаться, дополняться, исполняться параллельно или в измененной последовательности.

Сообщения о ДТП чаще всего поступают в дежурные части УВД, ГО-РОВД и строевых подразделений ДПС, а также непосредственно сотрудникам ДПС, осуществляющим контроль дорожного движения.

Получив сообщение, они обязаны внимательно выслушать заявителя и выяснить у данного лица:

- место, время, вид и обстоятельства ДТП;
- сведения о пострадавших;

- оказана ли пострадавшим медицинская помощь;
- вызвана ли на место ДТП бригада скорой медицинской помощи;
- в какие лечебные учреждения и кем направлены пострадавшие;
- тип, марку, цвет и регистрационные знаки ТС, на которых были отправлены пострадавшие;
- тип, марку, цвет и регистрационные знаки ТС, причастных к данному происшествию;
- фамилию, имя, отчество, адрес и телефон самого заявителя.

Опрос заявителя, который может находиться в состоянии стресса, обычно занимает продолжительное время. Поэтому, установив место, время, характер последствий ДТП и основные анкетные данные заявителя, сотрудник ДПС должен направить его в ближайший ОВД или подразделение ГАИ и немедленно выехать на место происшествия.

При непосредственном обнаружении ДТП на маршруте патрулирования, прибытии на место совершения ДТП инспектор ДПС:

- контролирует соблюдение водителями – участниками ДТП требований, установленных главами 6 и 8 Правил дорожного движения, принимает меры, направленные на обеспечение их соблюдения и безопасного движения других транспортных средств;

- изменяет при необходимости организацию дорожного движения в соответствии с Инструкцией о мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками органов внутренних дел мест дорожно-транспортных происшествий, утвержденной постановлением Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 23 марта 2004 г. № 66;

- осматривает место ДТП и в случае необходимости принимает меры по эвакуации пострадавших из опасной зоны;

- определяет число пострадавших, оценивает примерную степень тяжести их состояния;

- выясняет фамилию, собственное имя, отчество, число, месяц, год рождения, данные о регистрации по месту жительства и месту пребывания, место работы и занимаемую должность пострадавших;

- вызывает скорую медицинскую помощь и другие необходимые специальные службы, если отсутствуют сведения, что они вызваны иными лицами;

- до прибытия скорой медицинской помощи или в случае невозможности ее вызова лично оказывает доврачебную медицинскую помощь пострадавшим и, при необходимости, организует их доставку в организации здравоохранения;

- докладывает оперативному дежурному о наличии пострадавших и данных, указывающих на признаки преступлений, о месте совершения

ДТП, препятствий для движения транспортных средств и другую информацию, требующую мер реагирования;

- выявляет водителей, транспортные средства которых участвовали в ДТП, свидетелей ДТП, а также других лиц, причастных к ДТП, записывает их основные персональные данные;

- обеспечивает присутствие указанных лиц (не нуждающихся в медицинской помощи) на месте ДТП до прибытия следственно-оперативной группы;

- выясняет в случае, когда водитель, совершивший ДТП, скрылся с места происшествия, его приметы, вероятное направление движения, марку, тип, регистрационный знак, цвет, а также особые приметы транспортного средства, в том числе полученные в результате ДТП повреждения транспортного средства;

- докладывает оперативному дежурному полученные при осмотре места происшествия и опросе очевидцев данные о водителе, скрывшемся с места совершения ДТП, и его транспортном средстве, в дальнейшем действует в соответствии с полученными указаниями;

- принимает меры к фиксации положения транспортного средства, следов и предметов, относящихся к ДТП, а также сохранности имущества, оставшегося без присмотра;

- информирует прибывших на место ДТП следователя или лицо, производящее дознание, о проделанной работе, выясненных сведениях, выполняет письменные поручения следователя либо начальника органа дознания;

- выполняют другие обязанности в пределах своей компетенции.

В предусмотренных нормативными правовыми актами МВД случаях инспектор ДПС после выполнения на месте ДТП действий, не терпящих отлагательства, докладывает оперативному дежурному внеочередную оперативную информацию (об основных персональных данных лиц, участвовавших и пострадавших в ДТП, обстоятельства совершения ДТП (если они известны), сведения о собственнике (владельце) транспортного средства, участвовавшего в ДТП).

Прибыв на место ДТП, совершенного с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы, или на место его вынужденной остановки, инспектор ДПС:

- контролирует правильность обозначения места ДТП или вынужденной остановки транспортного средства в соответствии с требованиями Правил по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь;

- информирует оперативно дежурного о времени и месте ДТП, его последствиях, о наличии повреждений упаковки груза либо тары, вызвавших его утечку, числе пострадавших и характере полученных ими

травм, сведения об идентификационном номере опасности, указанном на информационной таблице транспортного средства, наименовании опасного груза, его маркировке, коде, количестве и действует по указанию оперативного дежурного;

- оказывает содействие в ликвидации причин и последствий вынужденной остановки транспортного средства, в случае утечки и невозможности установления опасных свойств перевозимого груза запрещает движение по дороге на расстоянии не менее 300 метров от места ДТП и не допускает к нему посторонних лиц;

- докладывает оперативному дежурному об изменении обстановки.

При получении информации о ДТП непосредственно от физического лица инспектор ДПС внимательно его выслушивает и фиксирует:

- основные персональные данные и номер телефона заявителя;

- место, время, вид и обстоятельства ДТП;

- сведения о пострадавших;

- сведения об оказании пострадавшим медицинской помощи;

- в какие организации здравоохранения и кем направлены пострадавшие;

- тип, марку, цвет и регистрационные знаки транспортных средств, на которых были отправлены пострадавшие;

- сведения о транспортных средствах, причастных к данному происшествию.

В случаях, предусмотренных частями второй и третьей пункта 175 Положения о страховой деятельности в Республики Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 25 августа 2006 г. № 530 «О страховой деятельности», инспектор ДПС оформляет и выдает потерпевшему, резиденту Республики Беларусь, заключившему комплексный договор внутреннего страхования, справку установленного образца.

При невозможности выдачи справки, инспектор ДПС после осмотра транспортного средства выдает водителю-участнику происшествия выписку из материалов ДТП, содержащую описание выявленных внешним осмотром механических повреждений транспортного средства, в целях подтверждения факта регистрации ДТП подразделениями ГАИ и исключения необоснованных претензий к водителям поврежденных транспортных средств со стороны сотрудников ГАИ об оставлении места ДТП.

Одна из важнейших особенностей ДТП состоит в том, что они, как правило, занимают протяженные участки улиц и дорог (до нескольких сот метров в длину). Напомним, что, двигаясь со скоростью 90 км/ч, транспортное средство проходит за одну секунду 25 м, а детали ТС и

предметы, находившиеся на них или у участников дорожного движения, при столкновениях и наездах могут быть отброшены на десятки метров.

Главная задача сотрудника ДПС, прибывшего на место ДТП, как известно - скорейшее извлечение пострадавших из ТС и оказание им доврачебной помощи. Однако при отсутствии на месте происшествия лиц, способных оказать содействие, необходимо предпринять простейшие меры по предотвращению вторичного ДТП - включить специальные световые сигналы на патрульном ТС или аварийную сигнализацию на других транспортных средствах, находящихся в зоне происшествия, установить знаки аварийной остановки или мигающие фонари на расстоянии, обеспечивающем своевременное предупреждение водителей движущихся ТС об опасности (в населенных пунктах не менее 15 м, а вне их пределов - 30 м от стоящих ТС).

При дневном освещении лучше использовать красные мигающие фонари, а в темное время суток - синие, так как они контрастируют с габаритными огнями ТС. Наилучшим средством обозначения мест ДТП, возникших ночью, является лазерный излучатель, вращающийся с некоторым отклонением генерируемого им луча в вертикальной плоскости, что обеспечивает образование светового конуса, хорошо видимого даже на скрытых поворотах автомобильных дорог.

Установка ограждающих конусов и дорожных знаков должна производиться так, чтобы обеспечивать плавную траекторию объезда места ДТП. При отсутствии специальных устройств для обозначения места происшествия можно также использовать подручные материалы (ветви деревьев, всевозможные деревянные щиты, легкие предметы светлых тонов, соляровые факела и т. п.). По мере ликвидации последствий они, наряду с ограждающими конусами и дорожными знаками, должны своевременно удаляться.

После общего осмотра осматриваются отдельные объекты, имеющие отношение к ДТП. Последовательность и объем детального осмотра определяются особенностями конкретного происшествия. Вместе с тем практика проведения данного следственного действия показывает, что первостепенного внимания требуют: следы движения, торможения, отделившиеся от ТС детали, стекла и перевозимые грузы. Оценка их состояния и расположения может дать представление об истинной траектории и скорости движения ТС и пешеходов, а также указать на непричастность тех или иных следов к данному инциденту. Например, хаотичная, на первый взгляд, россыпь осколков стекла, частей декоративной облицовки, болтов, гаек, шайб, резиновых уплотнителей и других деталей при тщательном осмотре может дать информацию о направлении движения ТС до наезда на препятствие.

ВОПРОС 2. ОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Осмотр ТС, причастных к ДТП, производится для установления следующих данных:

- типа, марки, модификации, регистрационных знаков ТС и модели шин;
- наименования и количества перевозимых ими грузов и пассажиров;
- обнаружения следов и других вещественных доказательств, свидетельствующих об их причастности к происшествию, о других участниках ДТП и механизме данного инцидента;
- состояния и работоспособности систем, способных оказать влияние на исход ДТП.

Три первые задачи решаются в ходе наружного осмотра. Четвертая - путем функциональных испытаний или технического осмотра ТС на предмет соответствия положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации, инструкциям заводов-изготовителей и другим техническим требованиям. Отклонение состояния ТС от показателей, установленных нормативными актами, квалифицируется как техническая неисправность. По результатам осмотра каждого ТС составляется протокол осмотра и проверки технического состояния транспорта.

При производстве наружного осмотра следует исходить из того, что его цель в данном случае состоит не только в доказательстве причастности того или иного ТС к происшествию, но и в сборе данных, изобличающих конкретных лиц как виновников ДТП, учитывая вероятность их заявлений о том, что они не управляли транспортом в момент происшествия, двигались иначе, чем указывают очевидцы, либо вообще не имели отношения к данному инциденту и остановились, чтобы оказать помощь пострадавшим.

Описание внешних повреждений ТС и имеющихся на нем следов контакта с другими ТС, пешеходами и элементами ДИ целесообразно вести в следующем порядке:

- передняя часть;
- задняя часть;
- нижняя часть (включая днище, колеса, трансмиссию и подвеску);
- крыша;
- боковые поверхности;
- салон (кабина, кузов).

К наиболее характерным внешним повреждениям, по которым можно определить причастность ТС к совершению ДТП, относятся:

вмятины, трещины, разрывы, задиры, царапины, отколы, изломы и разрушения его частей (прежде всего: бампера, капота, крыльев, лобового стекла, передних стоек кузова (у легковых автомобилей), дверей, крышки багажника и крыши). Их расположение фиксируется в протоколе координатным методом. Например, при осмотре повреждений крыши легковых автомобилей центр координат может быть размещен на пересечении вертикальной оси симметрии ТС и заднего среза крыши.

О виде происшествия можно судить по форме повреждений. Так, овальные вмятины на крыльях, капоте и триплексном лобовом стекле свойственны наездам на людей;

- полные разрушения ветровых стекол, рассеивателей фар, разрывы металла - фронтальным и боковым столкновениям;

- наличие участков потемневшей, покоробившейся или опаленной краски- контактам с горевшими объектами или открытым пламенем.

Размеры повреждений деталей ТС достаточно легко можно вычислить по их фотографиям. Исключение составляют только ТС индивидуального изготовления, а также те, аналоги которых трудно отыскать. В этом случае фотосъемка производится с применением масштабной линейки. Глубину задиров и вмятин при этом измеряют при помощи рейки и линейки или с помощью простейших профилемеров, используемых в столярном деле.

Наряду с повреждениями детальному осмотру подлежат все выступающие части ТС (ручки дверей, зеркала, антенные гнезда, противотуманные фары, изгибы деталей облицовки), которые могут сохранить свою форму вследствие повышенной конструкционной жесткости. На них нередко обнаруживаются кровь, мозговое вещество, волокна одежды потерпевших, краска и эксплуатационные материалы от других ТС, частицы грунта и растительности.

Даже при наличии хорошего естественного освещения осмотр нижней части салона и кабины ТС желательно проводить с использованием мощного источника света. При отсутствии эксперта-криминалиста и других экспертов, необходимость участия которых определяется конкретными обстоятельствами, а также при невозможности поиска и фиксации следов на ТС из-за неудовлетворительных погодных условий сотрудники ДПС должны предпринять меры по обеспечению сохранности следов для детального осмотра ТС на эстакаде, подъемнике, опрокидывателе или смотровой яме.

На запыленных, загрязненных и замасленных частях днища ТС, кожухах задних мостов, передней балке и деталях подвески хорошо отпечатывается структура тканей одежды потерпевших, прилипают кровь, волосы, мозговое вещество, частицы переносимых

пострадавшими продуктами и т. п. Если после ДТП транспортное средство прошло небольшое расстояние, перечисленные компоненты могут быть обнаружены в канавках протектора, порезах и разрывах шин.

Поскольку следы пальцев рук водителей и пассажиров ТС чаще всего обнаруживаются на ручках дверей, зеркалах заднего вида, рычаге коробки передач и стояночного тормоза, боковых стеклах дверей (причем с обеих сторон), на панели приборов и переключателях, рулевом колесе, замке и крышке вещевого ящика, к ним нельзя прикасаться. Это особенно важно в связи с тем, что поиск и фиксация таких следов в современных автомобилях значительно осложнились из-за широкого применения мелкорельефных отделочных материалов.

Необходимо обеспечить сохранность находящихся в ТС вещей, книг, инструментов, обрывков газет, остатков пищи, документов, окурков, спичек, различного мусора, а также отпечатков обуви водителей и пассажиров на педалях и резиновых ковриках салонов, способных стать предметом экспертного исследования. Лучший способ решения этой задачи - буксировка ТС на жесткой сцепке или методом частичной погрузки к месту детального осмотра следователем, экспертами и специалистами.

Вид каждого ТС с четырех сторон, их внешние дефекты, а также заслуживающие внимания детали интерьера кабин, салонов и следы на них должны быть зафиксированы посредством фото- или видеосъемки в косопадающем свете минимум с двух противоположных позиций относительно горизонтальной и вертикальной осей ТС.

Осматривая зоны контакта ТС с другими объектами, по трасологическим признакам можно с достаточной достоверностью установить направление их движения в кульминационной фазе ДТП. Для этой цели фиксируются геометрические характеристики повреждений (глубина, ширина, длина, высота над уровнем проезжей части и соответствие формы деформации поверхностям контакта), их консистенция (цвет, структура, состав наслоений и т. д.) и производится сопоставление обнаруженных дефектов. Следует отметить, что при попытке статического моделирования контакта ТС с целью определения направления удара часто не удается добиться полного совпадения зон их деформации. Это происходит потому, что в реальных условиях при торможении автомобиль или мотоцикл несколько прижимаются к проезжей части либо совершают «клевки» под действием неровностей дорожного покрытия. Если осмотр производится после смены колес и разгрузки ТС, то эти операции также могут сказаться на высоте точек контакта.

Технический осмотр ТС, причастных к ДТП, является заключительной стадией их общего осмотра и предполагает полную

проверку исправности систем и деталей, независимо от характера и тяжести наступивших последствий. Проведение технического осмотра требует глубокого знания устройства, порядка эксплуатации и проверки работоспособности систем ТС. Поэтому следователи обычно предлагают участвовать в осмотре ТС работникам ГАИ, а также специалистам по тому или иному виду ТС.

Несмотря на сложность и трудоемкость данной процедуры, а также ограниченность соответствующих реквизитов процессуальных документов, при техническом осмотре ТС нельзя допускать произвольных упрощений и внесения в протокол записей типа «состояние шин в пределах нормы», «тормозная система исправна», «указатели поворота в наличии» и т. д., что затруднит в последующем производство необходимых экспертиз и не обеспечит условий для ведения объективного расследования. Проверка функционирования систем ТС должна вестись только путем их испытания, измерения технических характеристик и наблюдения порядка их работы с фиксацией отклонений от установленных требований, поскольку тот или иной дефект ТС может оказаться как прямой причиной ДТП, так и фактором, обусловившим последствия данного происшествия.

Детали и узлы, недоступные для наблюдения, должны осматриваться путем установки ТС на смотровую канаву, подъемник или эстакаду. Разрушение отдельных элементов и систем при столкновениях, наездах и опрокидываниях не может быть основанием отказа от их тщательного осмотра и проверки. Например, ответить на самый сложный вопрос - были ли включены фары в момент ДТП - поможет оценка внешнего вида спиралей ламп накаливания. Если лампы не были включены, то их спирали, даже отвалившись от держателя при ударе, сохраняют металлический блеск, параллельность витков и острые, не оплавленные края изломов. В противном случае витки теряют параллельность и на их изломах возможны следы оплавления. При осмотре через оптические приборы можно различить наличие участков окисления на спиральях и участки оплавления на поверхности отражателей фар, возникшие от соприкосновения с раскаленными частицами вольфрамовой нити.

Разумеется, при выполнении осмотра нет смысла заниматься системами, которые в момент происшествия не функционировали на законном основании. Например, проверять исправность габаритных огней при наличии достоверной информации о том, что ДТП случилось днем в ясную погоду, или контролировать работу отопителя и механизма обдува ветрового стекла при высокой температуре атмосферного воздуха. В то же время нередко приходится проводить полный и детальный осмотр узлов и агрегатов ТС, учитывая обстоятельства

происшествия. Например, при возникновении пожара, когда существовала вероятность возгорания ТС и окружающих его объектов из-за короткого замыкания в бортовой сети; когда не ясен механизм ДТП, его причины и участники. Как показывает практика, особого внимания при осмотре требуют узлы и детали, подлежащие обязательной сертификации вследствие их важности с точки зрения обеспечения безопасности дорожного движения. Прежде всего это:

- составные части тормозной системы и рулевого управления;
- колеса и шины;
- приборы освещения и световой сигнализации;
- ремни безопасности;
- звуковые сигналы;
- системы питания, зажигания, впуска горючей смеси и выпуска отработавших газов;
- сидения и подголовники;
- детали подвески и трансмиссии;
- стекла, стеклоочистители, стеклоомыватели;
- спидометры, тахометры и другие приборы;
- зеркала заднего вида.

В любой ситуации в обязательном порядке следует внимательно осмотреть детали, неисправность или несоответствие которых установленным техническим требованиям могли обусловить наступление вредных последствий в том или ином конкретном случае. Так, при падении пассажира из кузова движущегося грузового автомобиля необходимо проверить и зафиксировать в протоколе высоту бортов, сидений и спинок сидений относительно платформы, оценить прочность их крепления и соответствие загрузки ТС условиям перевозки. Наконец, целесообразно определить возможность определения обнаруженных неисправностей водителем до момента возникновения ДТП и установить, какие действия он предпринимал для их устранения.

Наиболее распространенными и травмоопасными операциями при восстановлении дорожного движения после окончания осмотра мест ДТП являются подъем и транспортировка опрокинувшихся или поврежденных ТС для последующего детального осмотра. К их проведению могут привлекаться аварийно-спасательные службы, предприятия, располагающие соответствующим оборудованием и специалистами, силы и средства юридических и физических лиц - владельцев поврежденных транспортных средств. Однако чаще всего это по разным причинам невозможно или связано с большими затратами времени на ожидание прибытия указанных служб, что влечет быстрое образование транспортных заторов, возникновение «вторичных» ДТП, потерю потребительских качеств грузов, перевозимых в поврежденных

автомобилях, и другие отрицательные последствия. Кроме того, представители владельцев ТС в большинстве случаев не компетентны в технологии производства данных работ. В этих условиях сотрудники ДПС должны иметь соответствующую квалификацию для самостоятельного принятия следующих мер:

- освобождения проезда и восстановления дорожного движения с использованием оборудования и штатных аварийно-спасательных средств;

- обеспечения сохранности следов, имеющихся на ТС (если их детальный осмотр на месте происшествия не проводился);

- исключения дополнительных повреждений ТС при их подъеме, вытаскивании из кюветов, оврагов, откосов и при применении различных способов их буксировки;

- обеспечения установленных требований техники безопасности при использовании подъемно-транспортного оборудования, такелажных и подручных средств.

Поскольку эти работы нередко занимают площадь, выходящую за границы ДТП, и требуют временного перекрытия движения для безопасного маневрирования привлекаемой техники, сотрудникам ДПС необходимо владеть приемами:

- предварительного оповещения участников дорожного движения о производстве данных работ;

- пресечения суеты, неоправданной спешки, установления рациональной последовательности и согласованности действий сил, привлекаемых к работам;

- подъема и извлечения автобусов, и грузовых автомобилей, а также перевозимых ими грузов из оврагов, откосов, глубоких кюветов, снежных заносов при помощи подручных средств и других ТС;

- исключения деформации рам, кузовов и деталей ТС, а также их возгорания при подъеме и вытягивании;

- предотвращения повреждений участников данной операции разлетающимися концами буксирных тросов, цепей и канатов при их возможном разрыве;

- смягчения ударов, поднимаемых на колеса ТС после прохождения ими точки неустойчивого равновесия;

- контроля соответствия, конструкции применяемых буксирных устройств и порядка буксировки, поврежденных ТС.

Сохранность следов, имеющихся на ТС, можно обеспечить за счет предварительного снятия отдельных деталей облицовки, кузова, бортов грузовой платформы, наружных багажников и других деталей, демонтаж которых не представляет серьезных трудностей и может осуществляться сравнительно быстро, а также путем буксировки ТС с помощью жесткой

сцепки на место, где имеются условия для проведения качественного осмотра.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Действия инспектора ДПС при получении сообщения о ДТП и на месте происшествия.
2. Осмотр места происшествия и транспортных средств.

Для более глубокого изучения вопросов семинарского занятия можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

1. Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

2. Об организации управления силами и средствами, задействованными в охране правопорядка, эффективности реагирования на поступившие в органы внутренних дел заявления и сообщения о преступлениях, административных правонарушениях и информации о происшествиях: приказ МВД Республики Беларусь от 15.03.2013 г. № 77.

3. О мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками ОВД мест дорожно-транспортных происшествий: постановление МВД Республики Беларусь от 23.03.2004 г. №66 (в ред. постановления МВД Республики Беларусь от 14.04.2008 г. №119) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2015.

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Об утверждении Инструкции о порядке учета дорожно-транспортных происшествий: приказ МВД Республики Беларусь №97 от 21 марта 2013 г.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №42

«Оформление материалов по дорожно-транспортным происшествиям»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 4

Разработчик:
старший преподаватель кафедры
подполковник милиции
Гончаров Ю.В.

2016 г.

Качественный осмотр места дорожно-транспортного происшествия, а также полная и правильная фиксация его результатов имеют решающее значения для установления причин и обстоятельств происшествия. Они служат основой, на которой строится последующая работа следственных органов, экспертов, других специалистов и судов. По ним моделируются ДТП, проверяются и уточняются показания свидетелей и очевидцев, проводятся следственные эксперименты, осуществляется поиск скрывшихся транспортных средств и их водителей.

ВОПРОС 1. КАТЕГОРИИ И ВИДЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Дорожно-транспортное происшествие - происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица.

Механическое транспортное средство – транспортное средство, приводимое в движение двигателем.

Приведенное выше определение позволяет выделить основные признаки ДТП, отличающие его от других происшествий:

- ДТП возможно только при участии механического ТС;
- в момент возникновения ДТП транспортное средство должно находиться в процессе дорожного движения;
- возникновению ДТП предшествует одно или несколько нарушений нормативов по обеспечению безопасности дорожного движения и правил эксплуатации транспорта;
- ДТП всегда имеет вредные последствия.

Под участием ТС в процессе дорожного движения как необходимым условии ДТП имеется в виду выполнение им транспортной работы, т. е. перемещение его самого, перевозка груза, пассажиров по улицам, автомобильным дорогам и другим местам.

Одна из важнейших особенностей ДТП состоит в том, что они, как правило, занимают протяженные участки улиц и дорог (до нескольких сот метров в длину). Напомним, что, двигаясь со скоростью 90 км/ч, транспортное средство проходит за одну секунду 25 м, а детали ТС и предметы, находившиеся на них или у участников дорожного движения, при столкновениях и наездах могут быть отброшены на десятки метров.

Главная задача сотрудника ДПС, прибывшего на место ДТП, как известно - скорейшее извлечение пострадавших из ТС и оказание им доврачебной помощи. Однако при отсутствии на месте происшествия лиц, способных оказать содействие, необходимо предпринять простейшие меры по предотвращению вторичного ДТП - включить специальные световые сигналы на патрульном ТС или аварийную сигнализацию на других транспортных средствах, находящихся в зоне происшествия, установить знаки аварийной остановки или мигающие фонари на расстоянии, обеспечивающем своевременное предупреждение водителей движущихся ТС об опасности (в населенных пунктах не менее 15 м, а вне их пределов - 30 м от стоящих ТС).

Согласно нормативных правовых актов при осуществлении учета дорожно-транспортных происшествий предусматривается распределение ДТП на пять категорий:

- первая категория – ДТП с участием механического транспортного средства и пешехода.

К данной категории относятся ДТП, в которых участвует одно или несколько механических транспортных средств и один или несколько пешеходов;

- вторая категория – ДТП с участием одного механического транспортного средства.

К данной категории относятся дорожно-транспортные происшествия, не связанные со столкновением механического транспортного средства с другими участниками дорожного движения, даже если они могли участвовать в этом (например, водитель механического транспортного средства пытается избежать столкновения и съезжает с дороги) или ДТП, обусловленные наездом на препятствие или животное на дороге;

- третья категория – ДТП – столкновение между транспортными средствами;

- четвертая категория – ДТП – столкновение между механическим транспортным средством и железнодорожным транспортным средством;

- пятая категория – прочие ДТП, не отнесенные к перечисленным выше категориям.

К данной категории дорожно-транспортных происшествий относятся сходы трамвая с рельсов (не вызвавшие столкновения или опрокидывания), падение перевозимого груза или отброшенного колесом механического транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие для дорожного движения (упавший груз, отделившаяся деталь), падение пассажиров с движущегося механического транспортного средства или в салоне движущегося механического транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и другие.

При отнесении ДТП к определенной категории определяющим фактором является первое столкновение в пределах дороги или первый механический удар по транспортному средству. В связи с этим ДТП первой, четвертой и пятой категориями на виды не подразделяются.

Дорожно-транспортные происшествия второй категории подразделяются на следующие виды:

- первый вид – опрокидывание – ДТП, при котором движущееся механическое транспортное средство опрокинулось. К этому виду не

относятся опрокидывания, которым предшествовали другие виды или категории ДТП;

- второй вид – наезд на препятствие – ДТП, при котором механическое транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный объект (опора моста, столб, дерево, строительные материалы, ограждение и другие);

- третий вид – наезд на животное – ДТП, при котором механическое транспортное средство наехало на птиц или животных либо животные или птицы сами ударились о движущееся механическое транспортное средство.

Дорожно-транспортные происшествия третьей категории подразделяются на следующие виды:

- первый вид – столкновение с наездом сзади – столкновение с другим механическим транспортным средством, находящимся на той же полосе движения или обочине и движущимся в том же направлении или остановившимся ввиду условий дорожного движения (запрещающий сигнал регулировщика или светофора, выполнение требований уступить дорогу и другие);

- второй вид – столкновение на перекрестке – столкновение с другим механическим транспортным средством, движущимся в поперечном направлении. Столкновение с ударом сзади или лобовое столкновение с механическим транспортным средством, ожидающим поворота, относятся соответственно к первому и к третьему видам данной категории ДТП;

- третий вид – лобовое столкновение – столкновение механического транспортного средства с другим механическим транспортным средством, движущимся во встречном направлении или двигавшимся во встречном направлении и остановившимся ввиду условий дорожного движения.

- четвертый вид – попутное столкновение – столкновение механических транспортных средств, движущихся в одном направлении (обгон, опережение, перестроение из одной полосы движения в другую, поворот налево или направо, разворот и другие);

- пятый вид – столкновение со стоящим транспортным средством – столкновение движущегося механического транспортного средства с механическим транспортным средством, осуществляющим остановку или стоянку преднамеренно (а не в результате условий дорожного движения), стоящим прицепом, механическим транспортным средством, прекратившим движение вследствие технической неисправности или участия в ДТП;

- шестой вид – наезд на велосипедиста – столкновение, при котором механическое транспортное средство наехало на велосипедиста или велосипедист наехал на движущееся механическое транспортное средство;

- седьмой вид – наезд на гужевое транспортное средство – столкновение, при котором механическое транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся механическое транспортное средство.

ВОПРОС 2. ИЗМЕРЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ БАЗОВОЙ ЛИНИИ

Протокол осмотра места происшествия в обязательном порядке иллюстрируется одной или несколькими схемами, представляющими собой горизонтальную, вертикальную проекцию или объемное графическое изображение обстановки места происшествия. Схемы выполняются в масштабе на бумаге. Размеры и форма схем не ограничиваются, поскольку границы происшествия могут иметь сложную конфигурацию. Схема должна иметь юридическую, законную силу. Для этого на ней должна присутствовать:

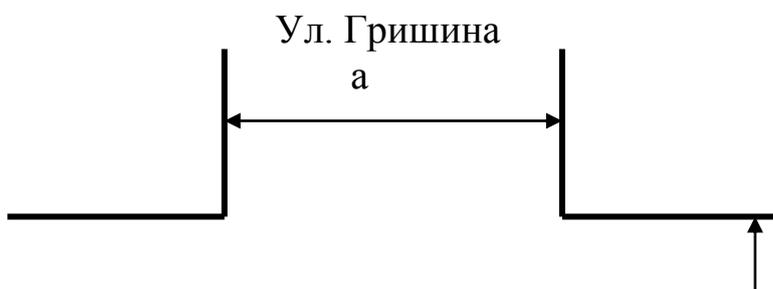
1. Должность, фамилия, имя, отчество и подпись составителя документа;
2. Фамилия, имя, отчество и подпись участников ДТП;
3. Фамилия, имя, отчество и подпись свидетелей. Их количество должно быть не менее 2 человек. Они должны собственноручно подписать схему и написать свою фамилию и инициалы. О свидетелях должны быть написаны адреса проживания.

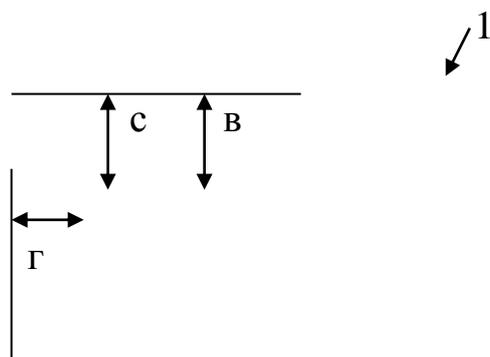
Схема должна иметь не менее трех привязок.

На схеме должны быть написаны данные и подписи:

- участников дорожно-транспортного происшествия;
- понятых, в присутствии которых составлялась схема;
- составителя схемы.

Схема ДТП в городских условиях на перекрестке:





б) ул. Крупской

Обозначения:

- 1 – бордюрный камень;
- а – ширина проезжей части ул. Гришина;
- б – ширина проезжей части ул. Крупской;
- с – привязка переднего колеса;
- в – привязка заднего колеса;
- г – третья привязка к бордюру.

Слайд. Измерения на месте дорожно-транспортного происшествия

Задачи осмотра места ДТП имеют свои особенности, которые вытекают из самого характера ДТП и специфичности его объектов. Результаты осмотра дают возможность наметить ряд версий о причинах происшествия, дальнейшая разработка которых приводит к установлению истины по делу.

Дорожно-транспортное происшествие скоротечно, оно развивается и заканчивается в течение нескольких секунд. Обстановка места ДТП не может сохраняться длительное время в связи с тем, что проезжая часть должна быть по возможности быстрее освобождена от транспортных средств, а следы на месте происшествия быстро уничтожаются либо проходящим транспортом, либо в результате атмосферных воздействий. Не исключается возможность умышленного или случайного внесения изменений в дорожную обстановку со стороны лиц, находящихся на месте ДТП. В связи с этим результаты и качество расследования во многом зависят от своевременного выезда сотрудников ГАИ на место происшествия, тщательного и квалифицированного его осмотра и от правильного закрепления результатов осмотра в соответствующих документах.

Практика показывает, что преобладающее количество информации, использование которой в конечном итоге позволяет принять законное

решение по делу, содержится на месте ДТП и утрата какой-либо ее части, как правило, приводит к необходимости проведения дополнительных следственных действий, к увеличению сроков расследования, а в некоторых случаях и к невозможности установить виновного.

Спустя непродолжительное время участники осмотра, даже те, кто непосредственно производили фиксацию расположения объектов путем соответствующих измерений, не могут достаточно точно указать первоначальные места, которые те занимали во время осмотра (транспортные средства, следы, осыпи и т.д.). А неизбежные ошибки при повторных выездах на место происшествия для установления расположения тех или иных объектов могут привести к неправильным выводам о степени виновности участников ДТП.

При проведении осмотра не следует поддаваться обманчивому впечатлению, будто случившееся и его причины, в связи с их кажущейся очевидностью, ясны и поэтому нет необходимости в подробной фиксации всех объектов на месте ДТП, что достаточно обозначить некоторые узловые моменты для подтверждения очевидности случившегося.

Практика исследования многочисленных обстоятельств ДТП экспертами-автотехниками показывает, что поспешный вывод производившего осмотр лица об очевидной виновности одного из участников происшествия после экспертного анализа с учетом мест расположения иных объектов, не принятых во внимание этим лицом, может быть существенно скорректирован либо вообще измениться на противоположный.

Поэтому следует принимать за аксиому то, что на месте ДТП нет объектов главных и второстепенных, все объекты необходимо расценивать как главные, а истинная значимость их определяется при окончательном рассмотрении дела.

Одним из наиболее распространенных ложных стереотипов, в определенной мере провоцирующих низкое качество схем, является использование для этих целей так называемых «типовых» бланков, большое количество которых централизованно изготавливается в стандартном формате. Однако их размеры обычно недостаточны для фиксации обстановки ДТП, границы которых могут составлять сотни метров, иметь сложную конфигурацию и высокую насыщенность материальными объектами, подлежащим обязательной фиксации. Кроме того, по данной причине на схемах практически никогда не отражаются вертикальные проекции, которые необходимы для правильного восприятия характера местности в зоне происшествия и регистрации перепада высот для последующих расчетов условий видимости и параметров движения транспортных средств, участвовавших в происшествии.

В схемах, составляемых сотрудниками ДПС, часто наблюдается избыточность размерных линий, используемых для привязки транспортных средств и других объектов. Они, как правило, противоречат друг другу и существенно осложняют визуальное восприятие данных документов. Не редко в схемах не отражаются длины специфических участков сплошных и прерывистых следов торможения, а также вид и состояние соответствующих им дорожных покрытий. В особенности это касается следов, образующихся при пробуксовке, проскальзывании и торможении колес. В настоящее время становится более очевидным, что пренебрежение этими моментами не позволяет в последующем произвести комплексную экспертизу.

И наконец, непременным условием, определяющим качество проведенного осмотра, является возможность полного моделирования (восстановления) обстановки места ДТП, зафиксированной в протоколе осмотра и схеме к нему. Это значит, что, используя протокол осмотра места ДТП и схему к нему, исходя из содержащихся в них данных, можно восстановить обстановку места ДТП, которая была на момент осмотра.

Специфика места дорожно-транспортного происшествия определяет и тактику проведения его осмотра.

Первоначально следует зафиксировать те объекты, которые необходимо убрать с дороги для того, чтобы обеспечить движение транспорта (транспортное средство, выпавший груз, отделившиеся детали транспортных средств и т.п.), объекты, положение которых может быть видоизменено после возобновления движения (осыпи грунта, стекла, потеки жидкости и т.п.), а также следы передвигающихся транспортных средств и иных объектов (груза, деталей транспортных средств и т.п.). После этого фиксируются объекты обстановки сохраняющиеся длительное время (элементы дороги и их размеры конфигурация перекрестков, расположение дорожных знаков, ограждения и т.п.).

Меры могут быть различными (установкой знаков, привлечение работников милиции, и т.д.) Это должно быть обязательно четко ограничено началом осмотра.

Необходимо также предварительно определить и границы зоны осмотра, куда должны быть включены участки, прилегающие непосредственно к месту ДТП, с таким расчетом, чтобы в них вошли, а впоследствии были и зафиксированы в протоколе осмотра и схеме к нему объекты, которые могли оказать влияние на процесс развития и завершения ДТП. Это объекты, ограничивающие обзорность для участников ДТП (здания, дорожные сооружения, заборы, зеленые насаждения, стоящие транспортные средства и т.п.), препятствия, которые могли вынудить участников ДТП изменить скорость и направление движения (ограждения, стоящий транспорт, дефекты дороги и т.п.),

технические средства регулирования движения (разметка, светофоры, указатели, дорожные знаки). Зона действия некоторых знаков может иметь значительную протяженность, поэтому, следует особо отметить, в зоне действия каких знаков произошло ДТП.

Из существующих способов измерений наиболее удобно использовать систему прямоугольных координат, относительно осей которой измеряются расстояния до характерных точек фиксируемого объекта.

В качестве одной из осей координат могут быть условно использованы прямолинейный бордюры, прямолинейная (без повреждений) кромка проезжей части, стена здания либо линия, являющаяся ее продолжением, и другие объекты, ограниченные прямыми линиями.

Однако на месте ДТП не всегда имеется четкая линия, образованная, например, бордюром камнем. Кромки проезжей части во многих случаях покрыты грунтом обочины, и четкая граница между ними не просматривается. Что же касается других типов дорог (гравийные, проселочные и т.п.), то они вообще не имеют четких границ, от которых можно было бы измерить точные расстояния до объектов дорожно-транспортной обстановки.

Схожие условия характерны для зимнего времени года, когда граница покрытия проезжей части и даже бордюры не просматриваются под слоем снега или наледи. В этих случаях необходимо в процессе измерений условно обозначить линию, от которой они будут производиться (в дальнейшем она будет именоваться базовой).

Время, затраченное на осмотр и измерения, значительно сократится, если набор измерительных и вспомогательных приспособлений будет состоять из рулеток различной длины (3, 10, 50 м) либо курвиметра, прочной бечевки (веревки) длиной 40-50 м, транспорта, уровня, фотоаппарата и табличек с цифрами, которыми обозначаются объекты дорожной обстановки перед фотографированием.

Базовая линия проводится между двумя хорошо заметными объектами (ориентирами). Очень удобно обозначить эту линию на местности, натянув между выбранными объектами бечевку (веревку), а еще лучше - полотно достаточно длинной рулетки.

В качестве ориентиров могут быть использованы углы зданий, продолжения их стен, столбы электро-радиосети, деревья и т.п. Объекты-ориентиры, относительно которых проводилась базовая линия, должны быть четко обозначены на схеме, чтобы отыскание их на местности не вызывало затруднений.

На слайде базовая линия проведена по касательной к столбам линии телефонной связи, которые расположены на значительном расстоянии от объектов ДТП, их положение должно быть зафиксировано. В этом случае

можно было бы производить измерения до данной базовой линии. Однако при этом возникают неудобства, заключающиеся в том, что надо многократно преодолевать расстояния от этой линии до объектов дорожной обстановки, а в этом пространстве возможны различные препятствия, такие как кустарник, канавы, глубокий снег и т.п. К тому же при многократных измерениях расстояний от базовой линии, расположенной вдали от объектов дорожной обстановки, трудно проконтролировать перпендикулярность полотна рулетки к базовой линии.

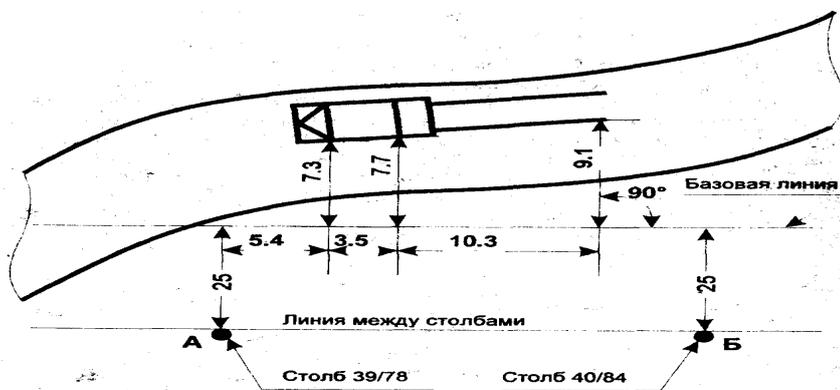
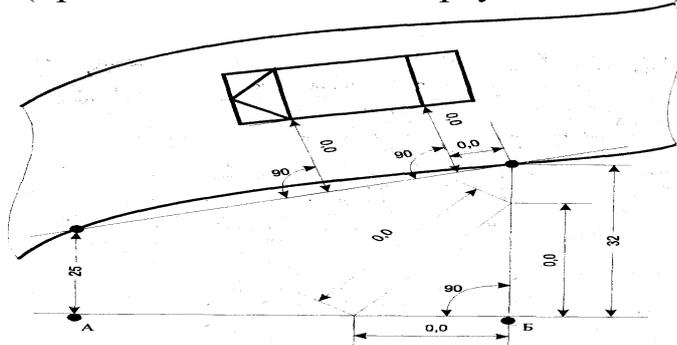


Рис. 1.1. Примерные расположения базовых линий

Перпендикулярность полотна рулетки к базовой линии является одним из неперемных условий точности измерений. Поэтому в данном и подобных случаях целесообразно расположить базовую линию в удобном для измерений месте (поближе к месту ДТП), проведя ее, например, параллельно базовой линии, проходящей, в рассматриваемом случае, у основания столбов телефонной сети. Для этого от базовой линии (от столба А) отмерим определенное расстояние (в нашем примере 25 м), проконтролировав перпендикулярность полотна рулетки к базовой линии. Этот контроль осуществляется следующим образом: отложим по полотну рулетки от базовой линии 4 м, а от места пересечения полотна рулетки и базовой линии по ней отложим 3 м. Перпендикулярность полотна рулетки к базовой линии будет соблюдена, если расстояние между отметками 3 м и 4 м составит 5 м (правило «египетского треугольника»).



Слайд. Примерные положения базовых линий

Аналогично определяется расстояние в 25 м от столба Б. Линия

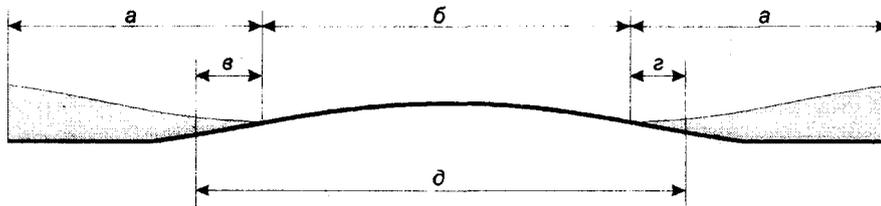
(растянутая бечевка), проведенная через отметки 25 м, будет в этом случае параллельна базовой линии, и измерения расстояний до объектов дорожной обстановки будут производиться от данной линии. В других случаях линия, от которой будут производиться измерения, может быть и под углом к базовой линии, проходящей у столбов. Ее удобнее расположить так, чтобы она проходила, например, от столба А на расстоянии 25 м, а от столба Б - на 32 м. Построение этой линии производится так же, как и в предыдущем примере. Следует только помнить, что размерные линии, т.е. линии от объекта дорожной обстановки до базовой линии (от которой или до которой проводятся измерения), должны пересекать ее под прямым углом.

К параметрам дорог, которые должны быть зафиксированы при осмотре места ДТП, относятся:

- ширина проезжей части и обочин;
- характеристика поверхности проезжей части;
- повреждения проезжей части и обочин (неровности, выбоины и т.д.);
- конфигурация перекрестков;
- размещение дорожных знаков;
- видимость и обзорность дороги;
- величина подъемов (спусков), поперечного уклона, глубина кюветов;
- радиусы закруглений;
- дорожные сооружения;
- придорожная полоса (кюветы, откосы и пр.).

Ширина проезжей части. Измерение ширины проезжей части в пределах, например, города или населенного пункта, в большинстве случаев не вызывает затруднений, поскольку она ограничена четкими линиями бордюров.

В летних условиях, если края проезжей части занесены грунтом обочин, за ширину ее принимается часть, не занесенная грунтом. Однако в этом случае (а также в подобных в зимнее время года) помимо размеров ширины незанесенной проезжей части, следует особо отметить пределы занесенных ее сторон, которые могут быть использованы для безопасного движения транспорта с той же скоростью, с которой можно осуществлять движение непосредственно по проезжей части. Эти размеры, которые, естественно, будут превышать размеры видимой проезжей части, должны быть указаны на схеме. Для достижения большей объективности простановка этих размеров должна согласовываться со всеми участниками осмотра.

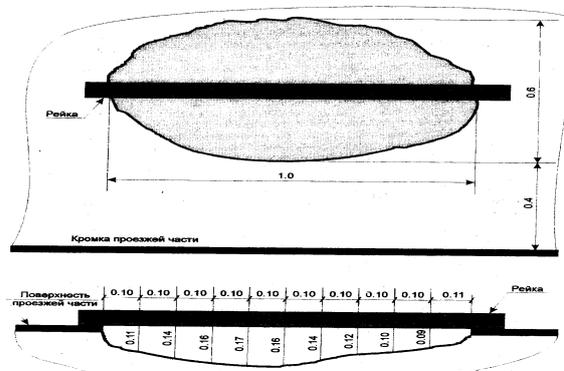


Слайд. Размеры видимой проезжей части

а - участок, покрытый грунтом обочин (снегом); б - проезжая часть без наносов, грунта (или накатанная); в - полоса, пригодная для движения по левой обочине;

г - полоса, пригодная для движения по правой обочине; д - полоса, пригодная для движения транспортных средств.

Иногда водители утверждают, что транспортное средство изменило направление движения потому, что колесо попало в выбоину, либо усматривают это обстоятельство, исходя из расположения следов транспортного средства. В этих случаях выбоина должна быть обмерена и описана более подробно.



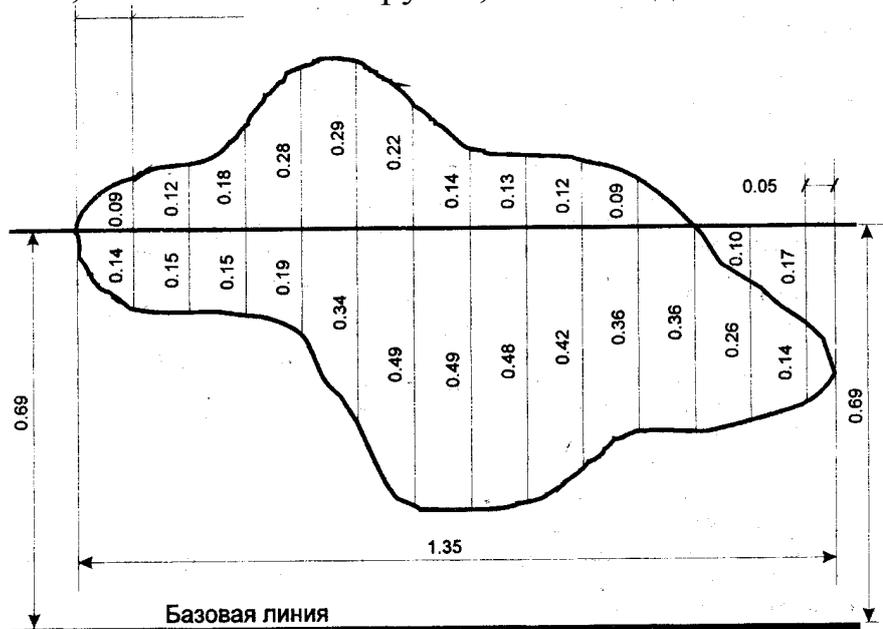
Слайд. Пример измерения выбоины на проезжей части

Рассмотрим это на примере. При нанесении подробных размеров выбоины на основной схеме приходится вписывать значительное количество цифр, поэтому целесообразно результаты этих измерений отобразить на отдельном листе.

Для этого над выбоиной, по центру ее и параллельно кромке проезжей части (базовой линии) укладывается рейка, концы которой опираются на проезжую часть. Через каждые 10 см от начала выбоины замеряются расстояния от нижней части рейки до дна выбоины. После этого рейку укладывают по центру выбоины в положение, перпендикулярное предыдущему, а измерения производят аналогичным образом. При значительных размерах выбоины рейка располагается в трех-четырех местах над выбоиной в продольном и поперечном направлении. Каждое положение рейки и размеры под ней фиксируются в

протоколе.

Описанным выше способом, заменив рейку рулеткой, можно нанести на схему с достаточной степенью точности конфигурацию выбоины, а также осыпей грунта, пятен жидкости и т.п.



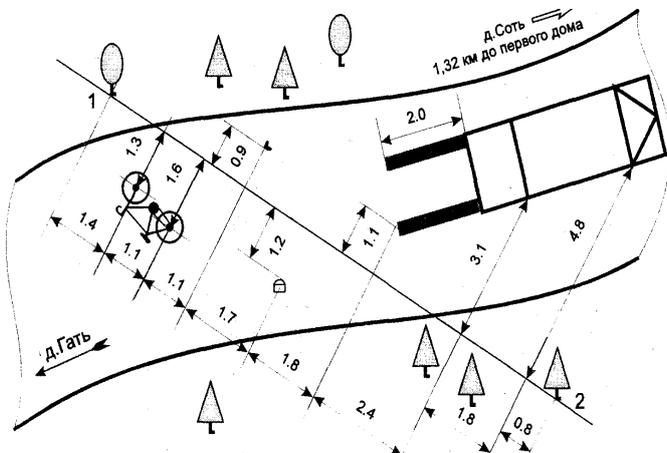
Слайд. Измерение выбоины на проезжей части

Производя такие и иные измерения, следует при составлении схемы следить за тем, чтобы цепочка размеров не имела необозначенных разрывов.

ПРОЕЗЖАЯ ЧАСТЬ ГРАВИЙНЫХ И ГРУНТОВЫХ ДОРОГ

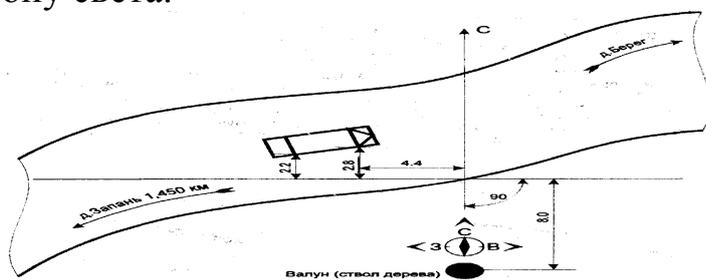
Элементы гравийных дорог, особенно их проезжие части не сохраняются в течение длительного времени, так как их покрытия не имеют достаточной стойкости при эксплуатации, вследствие чего за относительно короткое время они видоизменяются образуются выбоины, колеи, промоины и т.д. Последующие ремонты, подсыпка, выравнивание поверхности грейдером значительно изменяют вид проезжей части. Довольно сложно, а в большинстве случаев и невозможно определить четкую линию бровки (линия пересечения плоскости проезжей части с плоскостью откоса кювета). В связи с этим, измерения на таких дорогах следует производить с обязательным использованием базовой линии.

Измерения на лесных (проселочных) дорогах. Лесные и проселочные дороги, как правило, не оборудованы техническими средствами организации дорожного движения (дорожными знаками, километровыми столбами, указателями и т.п.). В связи с этим в протоколе осмотра особое внимание должно быть уделено расположению места ДТП. Для этого рулеткой или по счетчику спидометра должно быть промерено расстояние до места происшествия от известных просек, опушек, деревень и т.п.



Слайд. Проведение измерений с использованием условной базовой линии

Не исключено, что вблизи места ДТП не окажется двух объектов, между которыми можно было бы условно провести базовую линию, а лишь один (камень, одинокое дерево и т.п.). В этом случае ее можно построить на заданном расстоянии от места расположения компаса, установленного у определенной части ориентира, проведя ее так, чтобы она под прямым углом пересекала линию, направленную от компаса на какую-либо сторону света.



Слайд. Измерения на месте происшествия с использованием компаса

Пример записи в протоколе осмотра:

Место ДТП расположено на дороге д.Запань - д.Берг в 1450 м от последнего дома справа д.Запань. В этом месте справа от дороги находится камень-валун (дерево и т.п.). С северной части валуна, посередине его, был установлен компас, по стрелке которого в направлении «север» была развернута рулетка (растянута бечевка). На

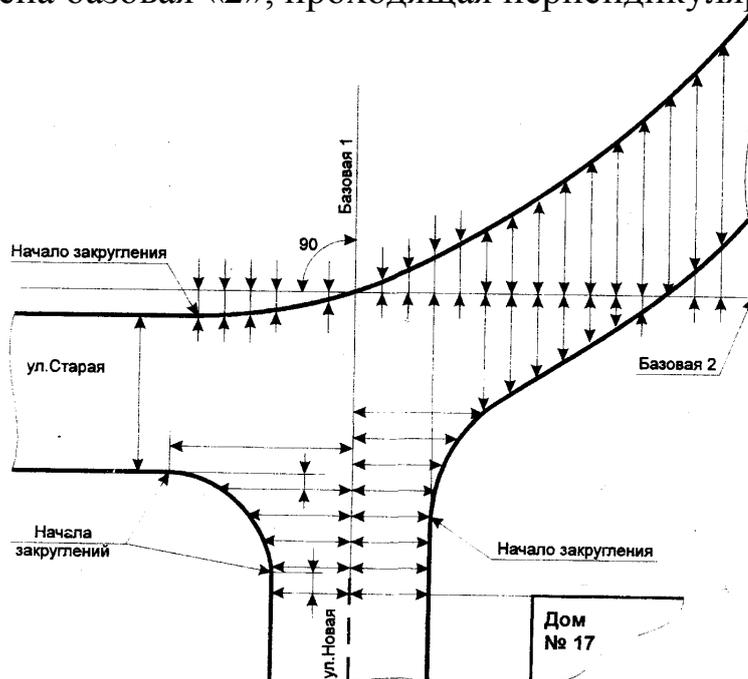
расстоянии 8 м от камня перпендикулярно линии, идущей от него на «север», была обозначена (рулеткой, бечевкой) базовая линия. За нулевую точку отсчета при измерениях принята точка пересечения линии, идущей от камня на «север», с базовой линией на расстоянии 8 м от камня.

ВОПРОС 3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ГЕОМЕТРИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Проведение измерений на перекрестках со сложной конфигурацией.

Упрощения в отображении на схеме конфигурации перекрестков затрудняют, а порой и исключают возможность установления причин ДТП, а в отдельных случаях могут привести и к неправильным выводам о происшествии. Например, нанесения на схему конфигурации перекрестка улиц Старой и Новой приведен на слайде.

Здесь в качестве 1-й базовой линии использовалась осевая линия ул. Новая. В месте пересечения базовой «1» с кромкой проезжей части ул. Старая, проведена базовая «2», проходящая перпендикулярно к «1».



Слайд. Измерения на перекрестке со сложной конфигурацией

Измерения по базовой «1» начинались от точки ее пересечения с линией, являющейся продолжением стены дома № 17 через каждые 2 м до кромок проезжей части ул. Новой.

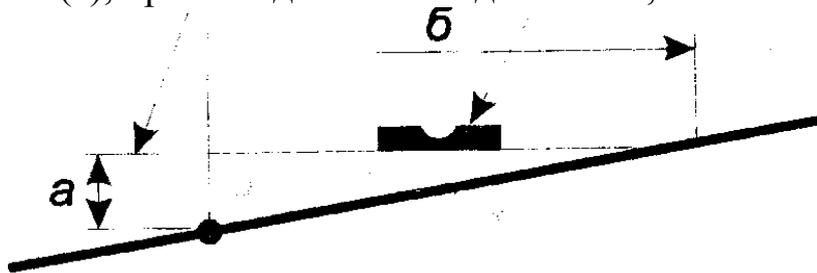
Базовая «2» разбивалась также на двухметровые отрезки в обе стороны от точки ее пересечения с «1», а измерения производились до кромок проезжей части ул. Старой, кроме того особо отмечались точки начала (конца) закруглений кромок проезжих частей.

Дороги, проходящие по пересеченной местности, практически повторяют ее профиль, где подъемы чередуются со спусками. Уклоны (подъемы), идущие вдоль осевой линии проезжей части дороги, именуется продольными.

Поперечные уклоны измеряются в направлении, перпендикулярном к осевой линии дороги. Полотно рулетки. Уровень.

Определить угол продольного уклона дороги можно следующим способом:

- на середине проезжей части дороги закрепляется конец рулетки с отметкой «ноль» (прижать камнем, колесом ТС и др.);
- рулетка разматывается, и с помощью наблюдателя полотно рулетки придается горизонтальное положение;
- измеряется расстояние от поверхности проезжей части до полотна рулетки (а), против одного из ее делений 3, 5 или 10м (б).



Слайд. Определение угла продольного уклона на проезжей части

Результаты измерений фиксируются схематически и вносятся в протокол. Следует также измерить длину уклона и указать ее в протоколе.

Пример записи в протоколе осмотра:

Нулевая отметка рулетки закреплялась на середине проезжей части (понятой удерживал рукой). После придания полотну рулетки горизонтального положения расстояние от полотна рулетки на отметке 3 м до проезжей части составило 20 см. Длина уклона 280 м. Уклон по всей длине одинаков.

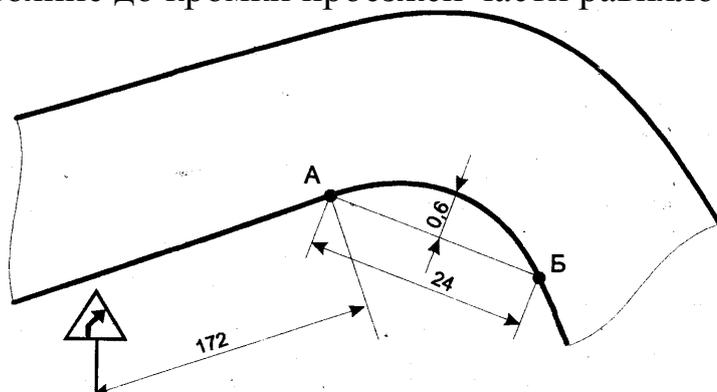
Измерения для определения величины поперечного уклона или виража проезжей части производятся аналогичным образом в направлении, перпендикулярном оси дороги.

РАДИУСЫ ЗАКРУГЛЕНИЙ. В случае, когда ДТП совершено на участке закругления дороги, величина радиуса закругления определяется по результатам следующих измерений:

- в наиболее выраженной части закругления на линии, определяющей данное закругление (осевая линия, кромка проезжей части), делаются две отметки, которые должны находиться в границах закругления. Расстояние между отметками выбираются произвольно, но не менее 15-20 м;
- между отметками растягивается шпагат либо полотно рулетки,

имеющей достаточную длину. Измеряется расстояние от середины растянутого между отметками шпагата до линии, радиус кривизны которой определяется.

Пример записи в протоколе осмотра: На кромке проезжей части посередине закругления были отмечены точки А и Б, расстояние между которыми составило 24 м. Расстояние от точки А до дорожного знака составило 172 м. От середины линии, соединяющей точки А и Б, расстояние до кромки проезжей части равнялось 60 см.



Слайд. Определение радиуса закругления на проезжей части

Для производства измерений уклонов, радиусов закруглений и иных элементов дороги целесообразно привлечь в качестве специалиста сотрудника инженерно-технической службы ДЭУ, ДСР либо других дорожных организаций.

Лекция 2 – 2 часа

Качественный осмотр места дорожно-транспортного происшествия,

а также полная и правильная фиксация его результатов имеют решающее значения для установления причин и обстоятельств происшествия. Они служат основой, на которой строится последующая работа следственных органов, экспертов, других специалистов и судов. По ним моделируются ДТП, проверяются и уточняются показания свидетелей и очевидцев, проводятся следственные эксперименты, осуществляется поиск скрывшихся транспортных средств и их водителей.

ВОПРОС 1. ФИКСАЦИЯ СЛЕДОВ НА МЕСТЕ ДТП

Различные осыпи и потеки жидкостей, которые образуются в результате ДТП, в совокупности с расположением иных объектов ДТП (конечное положение транспортных средств, следы и др.) являются ценным источником информации о процессе развития ДТП в определенной его стадии.

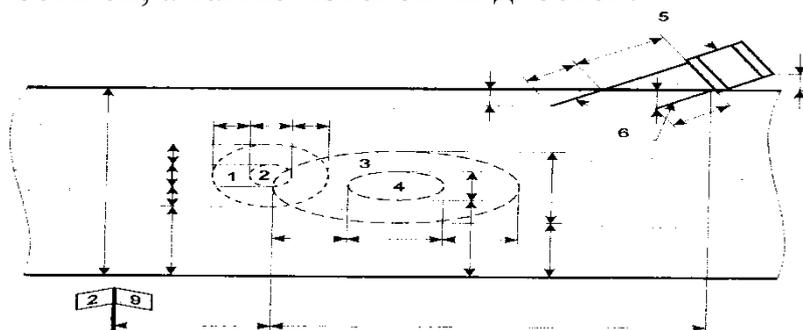
По характеру образования осыпей их можно подразделить на следующие:

- осыпи стекол транспортных средств;
- осыпи грунта, отделившегося от транспортного средства;
- осыпи, образовавшиеся сыпучим грузом, перевозившимся транспортным средством (песок, зерно, уголь и т.п.);
- осыпи частиц краски, отделившейся от транспортного средства.

Перед нанесением границ расположения осыпей на схему, например осыпей стекол транспортного средства при их столкновении, следует по возможности определить принадлежность осыпавшихся стекол определенному средству. Если окажется, что в общих границах осыпей имеются осколки лобового стекла одного из автомобилей и стекла фар другого, то границы их следует обозначить отдельно. Перед началом измерений желательно очертить осыпи либо обозначить их границы.

В сложившейся практике нанесения на схему границ осыпи не учитывается то обстоятельство, что материал осыпи распределяется в ее границах неравномерно, в частности имеется участок, где сконцентрировано относительно наибольшее количество материала осыпи (ядро осыпи). Разумеется, что четкое определение границ ядра осыпи не является бесспорным. Однако нанесение даже приблизительных границ ядра дает информацию о направлении движения материала осыпи до ее приземления.

Таким же образом оценивается и отображается на схеме характер и иных осыпей, а также потеков жидкостей.



Слайд. Измерение границ осыпей осколков лобового стекла и осколков фарных стекол с обозначением границ ядер осыпей.

- 1 - осыпь стекол фар транспортных средств;
- 2 - ядро осыпи фарных стекол;
- 3 - осыпь лобового стекла;
- 4 - ядро осыпи лобового стекла.

Указанные выше следы являются ценным источником информации о механизме ДТП и должны быть обязательно и тщательно нанесены на схему.

В некоторых случаях материал осыпи, перемещаясь, например, по заснеженной дороге или обочине, оставляет следы, по которым можно судить о направлении его перемещения. Свалившийся с транспортного средства груз, отделившиеся детали и другие объекты после первоначального контакта с дорогой, перемещаясь по инерции к конечному своему положению, также могут оставлять следы, которые надо нанести на схему. Если эти следы оставлены грузом, то в протоколе необходимо обозначить место, которое занимал груз на транспортном средстве, и способ его крепления.

Следы на месте ДТП, оставшиеся от колес автомобиля, могут быть следами качения, торможения, заноса. Такого рода следы указывают на траекторию и направление движения транспортного средства при ДТП.

СЛЕДЫ КАЧЕНИЯ. На снегу, влажном песке, глине и т.п. эти следы представляют собой объемные отпечатки рисунка протектора. На асфальтированном покрытии остаются отпечатки рисунка протектора в виде наслоения пыли, грязи, иных частиц после движения транспортного средства по обочине, грунтовой дороге, при перемещении с влажных участков на сухие. Если в следах отобразились частные признаки, в этом случае можно идентифицировать конкретное колесо транспортное средство (индивидуальная идентификация).

СЛЕДЫ СКОЛЬЖЕНИЯ (юза) - это полосы, оставленные на дороге шинами заторможенных (не вращающихся) колес. Влияние перераспределения массы автомобиля на следы скольжения. Перераспределение массы по осям при торможении транспортного средства часто позволяет определить, какими колесами оставлен след скольжения - передними или задними.

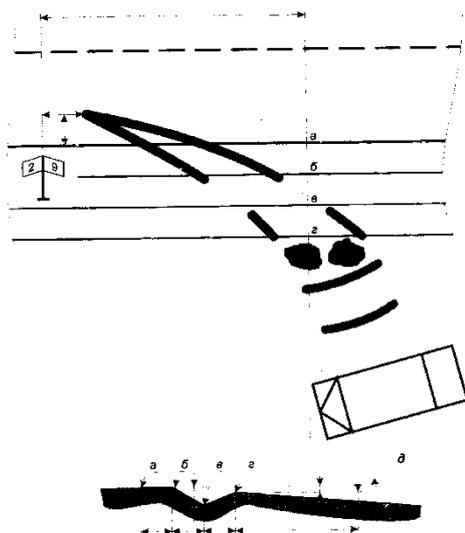
СЛЕДЫ ПРОСКАЛЬЗЫВАНИЯ. Происхождение следов проскальзывания шин может быть различным, но во всех случаях они являются результатом одновременного скольжения и вращения колес. Следы проскальзывания спущенной шины очень похожи на следы скольжения передних колес. Однако тщательный осмотр позволяет обнаружить царапины на дорожном покрытии от мелких камней и песка, направленные вдоль следа, в то время как в следе от спущенной шины

некоторые царапины ориентированы в поперечном направлении. Кроме того, след от спущенной шины обычно волнистый, а не прямолинейность его траектории часто свидетельствует об управляемом движении автомобиля.

СЛЕДЫ ПРОСКАЛЬЗЫВАНИЯ при столкновении показывают точное место столкновения и имеют вид полос или характерных штрихов, направленных поперек линии движения транспортного средства. Следы скольжения заблокированных колес под действием удара при ДТП заметно изменяют направление от первоначального. Свободно катящееся колесо при ударе в него может на мгновение заблокироваться и оставить на дороге короткий след скольжения, который можно обнаружить при внимательном осмотре.

Измерение и фиксация следов скольжения и проскальзывания. Необходимые данные для надежной оценки скорости движения транспортных средств, участвующих в ДТП, получают в результате осмотра и измерения следов шин на дороге. От тщательности выполнения этих операций во многом зависит результат расследования.

В случаях, когда при ДТП транспортное средство сходит с дороги, оно может оставлять следы на проезжей части, на обочине, на откосах дорожного полотна и кювета, на придорожной полосе и т.д. На схему при этом следует нанести поперечный разрез дорожного полотна в месте с наиболее отчетливым отпечатком пути перемещения транспортного средства, с указанием расположения, вида и характера следов.



Слайд. Измерение следов от транспортного средства при его сходе с проезжей части

Если транспортное средство на пути своего перемещения контактировало, например, с деревьями либо с другими препятствиями,

расположение этих препятствий и следы, имеющиеся на них, следует измерить и описать в протоколе.

Весьма важно установить, какому конкретно транспортному средству принадлежат следы. Часто водитель признается, что следы оставлены его автомобилем, либо это утверждают свидетели. Иногда подтверждения свидетеля об имевшем место скрипе проскальзывающих шин бывает достаточно для идентификации следов. Если свидетелей ДТП нет, обнаружить признаки скольжения шин можно при тщательном осмотре, однако при удалении транспортных средств с места ДТП эти признаки быстро исчезают, так как масса оставленных на дороге частиц резины весьма мала. Если в ДТП участвовало более одного транспортного средства, то установить принадлежность следов помогают размеры колеи транспортного средства.

Точку, где началось скольжение шины, легче установить, если рассматривать след вдоль с некоторого расстояния под малым углом. При этом следует воспользоваться помощью ассистента, который отметил бы мелом указанную точку. Чтобы проконтролировать точность измерений, наблюдателю необходимо повторить процедуру, поменявшись местами с помощником.

При наличии следов скольжения с заносом необходимо измерить полную длину каждого из них (с учетом их кривизны) и определить среднюю длину, которая используется в дальнейших расчетах. Дело в том, что в отдельные моменты времени одна точка транспортного средства может почти остановиться, в то время как другие вращаются вокруг нее, в результате чего путь скольжения некоторых колес получается большим. Этот метод усреднения должен применяться только в случае примерно одинаковой нагрузки на задние и передние колеса, что характерно для легковых автомобилей и грузовых малой грузоподъемности, но не для тягачей с полуприцепом и грузовиков со сдвоенными задними колесами.

ВОПРОС 2. ФОТО - И ВИДЕОСЪЕМКА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ

Ни один текстовый процессуальный документ или схема не могут дать полного представления о таком пространном, многообъектном и подверженном быстрому изменению обстановки событии, как дорожно-транспортное происшествие. Поэтому, независимо от степени его тяжести, целесообразно проводить фото- или видеосъемку мест данных происшествий, что позволяет выявить и закрепить большой объем доказательной информации и, при необходимости, воспроизвести те ее элементы, которые по каким-либо причинам не были зафиксированы в протоколе и в прилагаемых к нему документах. К этому могут обязывать: относительно большая протяженность места ДТП, сложный рельеф местности (подъемы, спуски, кюветы, откосы), наличие инженерных сооружений (мостов, путепроводов, тоннелей), возникновение пожара или взрыва, значительные повреждения транспортных средств и элементов дорожной инфраструктуры, а также другие обстоятельства.

При невозможности своевременного прибытия на место ДТП следственно-оперативной группы сотрудник ДПС может самостоятельно произвести ориентирующую, обзорную, узловую и детальную съемки, используя средства фото- видеозаписи и руководствуясь правилами криминалистической фотографии и видеосъемки.

Задачами ориентирующих снимков являются: запечатление ДТП и окружающей обстановки, путей подъезда к нему, характерных примет и ориентиров, позволяющих по снимкам уяснить место происшествия. Обычно ориентирующую съемку выполняют с применением широкоугольного объектива на удалении, достаточном для охвата границ места ДТП и прилегающей к нему местности. Место съемки избирается так, чтобы оказаться выше снимаемого плана. Это можно сделать, поднявшись на балконы многоэтажных домов, вершины откосов дорог, холмы, крыши тяжелых грузовиков и автобусов, автомобильные телескопические вышки. Если это невозможно, то съемка производится методом линейной или круговой панорамы.

Ориентирующее фотографирование следует произвести так, чтобы на фотоснимке были видны те деревья, камни или другие ориентиры, которые в дальнейшем могут быть использованы для построения базовой линии. Перед фотографированием эти ориентиры обозначаются листами бумаги, газетами либо другими подручными предметами, хорошо различимыми на фотоснимке и позволяющими при необходимости без затруднений определить их расположение относительно места ДТП. На схеме эти ориентиры обозначаются цифрами.

Обзорную съемку целесообразно вести с точек, находясь в которых водители транспортных средств и другие участники ДТП могли заметить

опасность, а также с других мест, позволяющих охватить границы ДТП. Например, сделать серию снимков из салона автомобиля, двигаясь по его установленной траектории. При столкновении транспортных средств, следовавших во взаимопересекающихся направлениях, обзорная съемка проводится по маршруту движения обоих автомобилей перед происшествием. Отдельно фотографируются объекты, ограничивающие видимость, а также средства регулирования дорожного движения. В реальных условиях при производстве таких съемок обычно не учитывают, что поле зрения человека, включая периферийную его область, значительно превышает сектор, попадающий в кадр фото- и видеокамер. Поэтому в каждой точке фотосъемки следует делать 2-3 снимка под некоторым углом относительно предполагаемого направления взгляда того или много участника инцидента либо применять панорамные фотокамеры. Данная процедура должна производиться и в случаях, когда съемки производятся с автомобиля, конструкция которого аналогична конструкции транспортного средства, на котором двигался тот или иной участник ДТП.

В целях обеспечения приемлемого качества получаемой таким образом линейной панорамы необходимо в обязательном порядке использовать такие недорогие, но чрезвычайно эффективные приспособления, как фотоштатив и обычный строительный уровень. Для последующей оценки состояния и качества средств регулирования дорожного движения, имеющихся в зоне ДТП и на подходах к нему, желательно произвести их дополнительную крупноплановую съемку наряду с объектами, которые могли ограничивать видимость участникам ДТП.

При узловой и детальной съемках фотографируются отдельные участки элементов дорожной инфраструктуры, объекты, находящиеся на месте ДТП, повреждения, конструктивные дефекты и интерьеры транспортного средства, а также следы движения и торможения транспорта, которые подвергаются быстрому изменению под воздействием атмосферных осадков либо не могут быть изъяты, но имеют перспективу признания вещественными доказательствами. Эта категория снимков должна отражать форму и размеры фотографируемых объектов, для чего в обязательном порядке используется масштабная линейка. Особое внимание уделяют съемке объемных и поверхностных следов, отражающих траекторию движения и индивидуальные признаки участвовавших в происшествии автомобилей и пешеходов.

Прямолинейные следы фотографируются способом линейной панорамы, а криволинейные снимаются по частям или методом крутой панорамы. Для съемки поверхностных следов используется равномерный рассеянный свет. Объемные следы фотографируют с дополнительной

боковой подсветкой. В солнечную погоду для этой цели можно использовать отражательный экран из белой бумаги или зеркала. При этом наилучшее качество снимков обеспечивается при высоте фотокамеры не выше 1 м от поверхности дороги. Слабо видимые участки протектора шин, образованные на асфальте за счет наслоения или отслоения тонкого слоя пыли, перед фотографированием переносятся на липкие пленки.

Хороший эффект при съемке следов дает применение поляризованных фильтров, которые позволяют при естественном освещении зафиксировать истинную длину следов торможения и качения колес. В ночное время для фотографирования протяженных следов необходимо использовать фотопленку соответствующей чувствительности, специальное осветительное оборудование или несколько синхронизированных ламп-вспышек, располагаемых вдоль каждого следа при съемке. Если такой возможности нет, для «прорисовки» деталей следов и производства ориентирующих снимков можно использовать одну лампу-вспышку, фотоштатив и помощь ассистента.

Труп пострадавшего фотографируется сверху и с двух сторон так, чтобы оптическая ось фотокамеры была перпендикулярна средней оси трупа и в кадр попадала окружающая его обстановка (участок проезжей части, следы крови, мозговое вещество и т. п.). Изменять положение трупа, исходя из удобства съемки, недопустимо. В заключение желательно произвести съемку участников ДТП, лиц, находившихся на месте происшествия, оказывавших помощь в ликвидации его последствий и др., которые впоследствии могут оказаться важными свидетелями.

Фотографии наклеиваются на листы плотной бумаги и оформляются в виде фототаблиц, на которых каждый снимок нумеруется, скрепляется оттиском печати подразделения с нанесением его частично на фотографию и частично на бумагу фототаблицы, а также сопровождается пояснительной записью, отражающей место, направление и объект съемки. Негативы, с которых печатались снимки, помещаются в конверт и приобщаются к протоколу осмотра места ДТП.

Фотограммы и план ДТП, подготовленные с помощью данного комплекса, имеют доказательное значение, если они выполнены и приобщены к делу в соответствии с требованиями УПК, согласно которым в протокол осмотра должны быть внесены данные, свидетельствующие о факте фотографирования, а также об использованных для этого технических средствах и условиях, в которых они применялись.

Видеосъемку на месте ДТП начинают с указания: кто и по какому делу производит съемку, называют место и время ее производства, снимают участников происшествия и процедуру разьяснения им их прав и

обязанностей. В основной части видеofilmа фиксируется ход осмотра ДТП, трупa, транспортного средства и элементов дорожной инфраструктуры. В частности, желательно снять процесс проведения важнейших измерений, а также пути, по которым двигались непосредственно перед происшествием транспортные средства или пешеходы. При этом съемка должна производиться с высоты расположения глаз конкретного водителя или пешехода с учетом того, что поле зрения человека больше, чем формат кадра видеокамеры. Разумеется, что при большой длительности данных процедур в видеофонограмме целесообразно делать необходимые перерывы, предварительно объявляя и записывая их начало, а также время возобновления видеосъемки.

После окончания видеосъемки на месте происшествия и просмотра отснятого материала следует вновь включить камеру, зафиксировать заявления участников осмотра о достоверности произведенных съемок, их замечания и дополнения, а также технические условия производства данного действия. Для того чтобы видеозапись можно было легко найти, наносятся соответствующие пояснительные надписи с указанием метража. Все точки, с которых производилась фото- и видеосъемка, а также наименования, номера и характеристики применяемой для этого аппаратуры, объективов, светофильтров и насадочных колец подлежат обязательному указанию в протоколе осмотра места ДТП. Возможны ситуации, когда фото- или видеосъемка производилась кем-либо из участников происшествия или окружающих лиц еще до приезда СОГ. В этих случаях необходимо зафиксировать данные о них и отснятых ими материалах.

ВОПРОС 3. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПО ВЕДЕНИЮ УЧЕТА ДТП

Порядок учета дорожно-транспортных происшествий органами внутренних дел Республики Беларусь установлен «Инструкцией о порядке учета дорожно-транспортных происшествий» утвержденной приказом МВД Республики Беларусь №97 от 21 марта 2013 года. Согласно инструкции учет ДТП осуществляется подразделениями Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, на территории обслуживания, которых ДТП совершены с гибелью и ранением людей, в целях оценки состояния безопасности дорожного движения, анализа причин и условий их совершения, тяжести последствий, принятия мер по их предупреждению и устранению.

Учету подлежат ДТП с гибелью или ранением людей, при этом:

1. В учете ДТП с гибелью людей отражаются сведения о лицах,

скончавшихся от полученных телесных повреждений на месте происшествия или в течение тридцати суток с момента аварии, при наличии документально подтвержденной причинно-следственной связи между наступлением смерти и полученными в ДТП травмами;

2. В учете ДТП с ранеными людьми отражаются сведения о лицах, получивших в ДТП телесные повреждения, обусловившие госпитализацию этих лиц, либо прохождение амбулаторного лечения после оказания первой медицинской помощи на срок не менее одних суток, или прошедших стационарное лечение;

3. В учете ДТП с пострадавшими детьми отражаются сведения о ДТП, в которых пострадали несовершеннолетние в возрасте до 16 лет.

Не подлежат учету ДТП, которых лица участвовали в происшествии, скончались на месте аварии или умерли в течение тридцати последующих суток, когда по результатам медицинской судебной экспертизы установлено, что смерть наступила от иных причин (болезнь, утопление, переохлаждение и тому подобное), и полученные в ДТП телесные повреждения не состоят в причинно-следственной связи с наступившей смертью.

Не подлежат учету погибшие или раненые в ДТП, которые произошли на:

- на огороженных территориях (организации, строящиеся и другие объекты), въезд на территорию которых контролируется запирающими устройствами, шлагбаумами, воротами или другими техническими средствами, исключающими общий доступ транспортных средств;

- вне дорог (лес, луг, поле и другие, а также на строящихся участках дорог, не введенных в эксплуатацию);

- на трамвайных путях, расположенных на самостоятельном полотне либо на обособленном полотне, отделенном от проезжей части боковой разделительной полосой;

- на велосипедных дорожках, расположенных обособленно вне дороги;

- с участием диких животных;

- во время проведения различных мероприятий по автомобильному, мотоциклетному или велосипедному спорту (соревнования, тренировки и тому подобные мероприятия), когда пострадали зрители, участники или персонал, обслуживающий спортивные мероприятия;

- с участием колесных тракторов, самоходных машин во время выполнения ими основных производственных операций (пахота, прокладка траншей, скирдование, уборка сельскохозяйственной продукции на полях, лесозаготовка, погрузочно-разгрузочные работы, производимые с помощью автокранов или методом самосвала, установка мачт, опор и другое);

- в результате умышленных посягательств на жизнь и здоровье граждан или других действий, направленных на причинение имущественного ущерба;

- вследствие попытки пострадавшего покончить жизнь самоубийством, установленной по результатам предварительного расследования;

- в результате стихийных бедствий;

- в результате нарушения правил техники безопасности и эксплуатации механических транспортных средств, самоходных машин при отсутствии водителя за рулем (запуск двигателя с помощью заводной рукоятки или пуск двигателя при включенной передаче, при сцепке-расцепке механических транспортных средств с прицепами, механизмами, приспособлениями и другие);

- в результате возгорания движущегося механического транспортного средства, не являющегося следствием столкновения с другим транспортным средством, а также столкновения с железнодорожным транспортным средством, опрокидывания, наезда на препятствие, животное или участников дорожного движения.

На каждое дорожно-транспортное происшествие, подлежащее учету, заполняются реквизиты карточки по установленной форме и делается соответствующая запись в журнале учета ДТП.

В подразделениях Госавтоинспекции назначаются ответственные сотрудники, которые уполномочены осуществлять контроль за соблюдением требований по заполнению карточек, а также проставления отметок о их включении в базу данных. Карточка заполняется сотрудниками отделов (отделений) ГАИ, непосредственно подчиненных ГУВД или УВД, осуществляющих учет ДТП согласно их должностным обязанностям. Заполнение карточки осуществляется в течение трех суток после совершения дорожно-транспортного происшествия посредством внесения сведений в базу данных, с последующей распечаткой карточки.

Ответственность за полноту и достоверность учета ДТП несут непосредственно начальники подразделений ГАИ. Непосредственный контроль за полнотой и достоверностью учета в подчиненных территориальных подразделениях ГАИ осуществляют сотрудники управления ГАИ.

Карточка заполняется путем внесения соответствующих сведений, а также с использованием классификаторов базы данных. Для заполнения карточки используются сведения, непосредственно полученные на месте ДТП или в результате проведения проверки, а также из телеграмм и сообщений оперативно-дежурной службы ОВД или сведения, предоставленные подразделениями Следственного комитета Республики Беларусь. Если необходимые для заполнения карточки сведения из

подразделений Следственного комитета Республики Беларусь не предоставлены, в этом случае направляется запрос, адресованный руководителю подразделения Следственного комитета, сотрудником, непосредственно осуществляющим производство по уголовному делу.

Распечатанный экземпляр карточки подписывается начальником ОВД либо его заместителем, в иных подразделениях, начальником подразделения ГАИ и хранится в нем.

Отчетный массив данных базы данных за прошедший месяц формируется 5-го числа месяца, следующего за отчетным периодом. Проверки, а также проставления отметок о включении ДТП в базу данных, должно быть осуществлено не позднее 12.00 часов 5-го числа месяца, следующего за отчетным. Если оно приходится на выходной или праздничный день, тогда на следующий день за выходным или праздничным.

В случае сбоев в работе программного обеспечения, каналов передачи данных либо наличии других обстоятельств, не позволяющих произвести заполнение карточки сотрудником территориального подразделения ГАИ в базе данных, в установленные сроки карточка заполняется на бумажном носителе в двух экземплярах. Оба экземпляра карточки подписываются начальником ОВД либо его заместителем. В последующем, один экземпляр - с сопроводительным письмом передается в подразделение режимно-секретной деятельности для направления в управление ГАИ, где они в течение трех суток вносятся в базу данных.

Сведения об изменениях и дополнениях, вносимых в карточку, должны быть направлены в течение трех суток после уточнения ранее переданных сведений. Сведения об изменениях и дополнениях, вносимых в карточку, хранятся в территориальном подразделении ГАИ.

Исключение из базы данных сведений о ДТП, в котором лицо получило ранение, а также исключение сведений о лице, которое по результатам проверки не подлежит включению, производится на основании мотивированного рапорта начальника территориального подразделения ГАИ, согласованного с начальником ОВД либо его заместителем.

Исключение из базы данных сведений о ДТП, в котором лицо погибло, а также исключение сведений о лице, которое по результатам проверки не подлежит включению в число погибших при ДТП, производится уполномоченными сотрудниками управления ГАИ на основании заключения, согласованного с начальником управления ГАИ и утвержденного начальником управления внутренних дел либо его заместителем.

Также копия заключения направляется для сведения в управление Государственной автомобильной инспекции милиции общественной безопасности Министерства внутренних дел Республики Беларусь.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для подготовки к семинарскому занятию:

1. Категории и виды дорожно-транспортных происшествий.
2. Измерения с применением базовой линии.
3. Определение геометрических характеристик проезжей части.
4. Фиксация следов на месте ДТП.
5. Фото- и видеосъемка места происшествия.

Для более глубокого изучения вопросов семинарского занятия можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

1. Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

2. О мерах безопасности при осуществлении осмотров сотрудниками ОВД мест дорожно-транспортных происшествий: постановление МВД Республики Беларусь от 23.03.2004 г. №66 (в ред. постановления МВД Республики Беларусь от 14.04.2008 г. №119) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2016.

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Об утверждении Инструкции о порядке учета дорожно-транспортных происшествий: приказ МВД Республики Беларусь №97 от 21 марта 2013 г.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №43

«Организация несения службы при проведении массовых мероприятий,
возникновении чрезвычайных ситуаций»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап:4

Разработчик:
преподаватель кафедры ТСП
майор милиции
Гончаров Ю.В.

2015 г.

ВОПРОС №1. ОСОБЕННОСТИ НЕСЕНИЯ СЛУЖБЫ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ МАССОВЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Массовое мероприятие - собрание, митинг, уличное шествие, демонстрация, пикетирование и иное массовое мероприятие.

В подготовительный период организации обеспечения охраны общественного порядка при проведении массового мероприятия необходимо спрогнозировать возможность наступления различных кризисных ситуаций, предусмотрев тактические приемы и способы их предотвращения. На основе *прогноза возможного развития событий* создается модель будущей ситуации, и определяются наиболее подходящие для данного случая тактические действия, обеспечивающие успешное решение поставленной задачи.

Руководитель органа внутренних дел, ответственный за обеспечение общественного порядка, после получения задания (решения вышестоящего органа) или информации о предстоящем массовом мероприятии, *составляя прогноз* возможного развития событий, обязан провести последовательно доскональный анализ следующих основных моментов:

1. Определение вида планируемого массового мероприятия

В зависимости от вида проводимого мероприятия делается вывод о предполагаемом сценарии развития событий, предполагаемом количестве участников (зрителей):

общественно-политическое, культурно-зрелищное, спортивное, иное массовое мероприятие.

санкционированное (имеется соответствующее разрешение, информация получена из официальных источников) или несанкционированное (информация получена из неофициальных источников: распространение листовок, плакатов с призывами о проведении несанкционированных мероприятий, информация, полученная от членов незарегистрированных оппозиционных общественных объединений, журналистов и т.д.);

оценка организации обеспечения охраны общественного порядка при проведении аналогичного мероприятия в городе, других регионах республики, особенности, результаты, имевшие место трудности и недостатки, пути их устранения;

популярность выступающих артистов (для культурно-зрелищных), представляемое ими направление в музыке, категория поклонников;

уровень проведения спортивного мероприятия (международный, республиканский, городской и т.д.), популярность данного вида спорта в стране, команды, сложившиеся взаимоотношения между болельщиками противоборствующих команд;

платное или бесплатное мероприятие (для культурно-зрелищных и спортивных), количество проданных билетов, порядок распространения (через кассы, администрации районов, руководителей предприятий, учреждений и организаций и т.д.);

отношение общественности к политической ситуации в стране (для общественно-политических), намерения участия в планируемых акциях представителей предприятий, организаций и учреждений, способность лидеров политических партий влиять на взгляды и настроения масс;

активность анонсирования предстоящих мероприятий. Прокат рекламных роликов на телевидении, периодичность, популярность прерываемых рекламой телепрограмм и время трансляции. Использование периодической печати (центральные республиканские издания, городские, районные).

2. Оценка места проведения мероприятия.

Закрытое помещение: концертный зал, спортивный комплекс, стадион; открытая площадка, улица, парк:

максимальное количество мест для зрителей, участников проводимого мероприятия;

особенности территории, маршруты движения транспорта и пешеходов, места стоянки транспорта, границы зон, секторов, участков, места расположения медицинских пунктов, особенности регулирования уличного движения;

места, наиболее подверженные возникновению чрезвычайных ситуаций, связанные с активностью участников мероприятия, возможность возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

центр города, «спальные» микрорайоны;

приближенность объектов различной категории: общественного питания, категорированных, особо охраняемых, государственных исполнительно-распорядительных органов и т.д.;

развитость коммунальной транспортной инфраструктуры (метро, автобусные, троллейбусные, трамвайные маршруты), ближайшие станции, остановочные пункты, возможность парковки личного автотранспорта.

3. Время проведения мероприятия.

Начало и окончание проведения мероприятия (утро, вечер):

наличие специального разрешения при проведении мероприятия после 22-х часов;

день недели (рабочий, выходной, праздничный);

пора года (зима, лето и т.д.).

4. Уточнение программы, сценария, порядка проведения мероприятия.

Встреча с организаторами мероприятия (представителями государственных органов власти и управления, лидерами политических партий, общественных объединений, гражданами и т.д.), согласование вопросов по соблюдению общественного порядка во время проведения мероприятия, маршруты движения, разъяснение ответственности за нарушение действующего законодательства, регламентирующего порядок подготовки и проведения мероприятия, уточнение сведений о прогнозируемом количестве участников мероприятия, зрителей, болельщиков и т.д.;

проведение рекогносцировки местности, осуществление совместно с организаторами и представителями заинтересованных ведомств комиссионного обследования места проведения массового мероприятия, определение его пригодности к организации надлежащей охраны общественного порядка и принятие мер к устранению недостатков;

выяснение оперативным путем истинных намерений, целей, которые стремятся достичь организаторы мероприятия, а также возможное планирование действий, направленных на нарушение общественного порядка;

внесение представлений и предложений в различные инстанции с целью устранения недостатков, выявленных в ходе организации проведения подготовительного этапа мероприятия;

налаживание постоянной связи с организаторами проведения мероприятия.

5. Оценка оперативной обстановки.

Характер оперативной обстановки в месте проведения мероприятия и на прилегающей территории, изменение которой может внести существенные дополнения в планируемые мероприятия,

контингент лиц, проживающих в жилых домах, находящихся в непосредственной близости с местом проведения мероприятия (ранее судимые, владельцы оружия, психически больные, состоящие на СУ в лечебных учреждениях и т.д.).

6. Взаимодействие с подразделениями МЧС, Министерства здравоохранения, коммунальными службами.

Отработка и установление устойчивой связи;

определение мест размещения спецтранспорта, путей эвакуации и транспортировки лиц, обратившихся за медицинской помощью, а также при возникновении чрезвычайных ситуаций;

организация доставки участников и зрителей к месту проведения мероприятий и к местам проживания, определение необходимого количества единиц общественного транспорта, режим работы, изменение маршрутов движения;

организация уборки территории от мусора и удаления травмоопасных предметов, как во время проведения мероприятия, так и

после его окончания, привлечение спецтехники, в том числе для ускорения расхождения участников мероприятий.

Необходимо также учесть некоторые дополнительные факторы и особенности, влияющие на организацию обеспечения охраны правопорядка: участие высших должностных лиц, климатические условия и прогноз погоды, структуру населения, его культурный и образовательный уровень, религиозность, вероисповедание, обычаи, нравы и т.д.

Итогом анализа и оценки вышеперечисленных этапов является составление прогноза обстановки при проведении конкретного массового мероприятия, который включает в себя предполагаемое количество участников, их возрастной, образовательный состав, поведение, возможные сценарии осложнения обстановки и т.д.

Учитывая особенности спрогнозированной модели развития событий, принимается за основу имеющееся наиболее подходящее типовое решение на охрану общественного порядка или разрабатывается специальное решение. На основе принятого решения производится расчет и расстановка сил и средств органов внутренних дел и приданных сил, определяются места расположения постов, цепочек, резерва, оперативного штаба. Предусматривается перекрытие участков при осложнении оперативной обстановки, связанной с переполнением места проведения мероприятия зрителями, ограничения доступа граждан,

При установлении обстоятельств, препятствующих обеспечению должной общественной безопасности граждан, в органы государственной власти, другие органы и ведомства вносятся предложения об изменении времени и переноса места проведения мероприятия, вплоть до его отмены.

Решение на охрану общественного порядка и безопасности при проведении массового мероприятия – это заранее намеченная система, предусматривающая порядок организации и тактики предстоящих действий, их последовательность и сроки выполнения соответствующими органами и подразделениями внутренних дел.

В зависимости от проводимых массовых мероприятий решения можно разделить на разовые и типовые (многократно используемые).

Исходя из практики, к первым из них можно отнести решения на охрану общественного порядка и безопасности при проведении всех общественно-политических мероприятий, концертов на открытых площадках и др.

К типовым следует отнести решения по обеспечению охраны общественного порядка и безопасности при проведении постоянных мероприятий, таких как: парады войск, ежегодные праздники городов, футбольные и хоккейные матчи на стадионах и спорткомплексах и другие.

Типовой подход позволяет в определенной мере экономить время, силы и средства на разработку мероприятий, своевременно осуществлять корректировку решений с учетом изменившейся оперативной обстановки, имевшихся упущений, на более качественной основе организовывать подготовку личного состава.

Как отдельный подвид планирования, можно выделить составление специальных планов.

Необходимость введения в действие указанных планов может возникать при переполняемости (достоверном прогнозе о большом количестве граждан) территорий участниками и зрителями сверх численности, которая способна разместиться на ограниченных площадях.

Планы должны предусматривать перекрытие подступов к территориям мероприятий, полное оцепление и блокирование проходов на указанные места, ограничение движения автотранспорта, вплоть до разрешения выхода граждан на проезжую часть в случае резкого осложнения обстановки.

Привлекаемые для осуществления мероприятий, предусмотренных планами, силы должны заранее знать свои сектора и участки, которые определяются как постоянные для всех задействованных подразделений.

В целях наиболее оперативного реагирования на изменение обстановки, сокращения времени для подготовки решений на обеспечение охраны общественного порядка при проведении массовых мероприятий, руководителю ОВД следует предусмотреть составление схем постоянных объектов, расположенных на территории органа внутренних дел, с его характеристиками, вместимостью граждан, местами наиболее вероятного осложнения обстановки, прогнозируемых вариантах развития ситуаций и мер выхода из складывающихся условий.

Перечисленные виды решений и планирования не являются исчерпывающими. Всегда необходимо исходить из общего анализа и учета всех факторов, влияющих на качество обеспечения общественного порядка и безопасности граждан.

Таким образом, планирование охраны общественного порядка и безопасности при проведении массовых мероприятий является объективной необходимостью, связанной с оперативным, четким и слаженным управлением значительными силами и средствами, решением исключительно важных задач.

Основным требованием при подготовке решений по охране общественного порядка при проведении массовых мероприятий является четкое формулирование вытекающих из оперативной обстановки основных целей и задач. Акцентирование внимания на решении задач по охране общественного порядка и безопасности при проведении массового

мероприятия не должно отрицательно влиять на охрану общественного порядка и борьбу с преступностью на других участках.

Задачи, вытекающие из оперативной обстановки, должны быть максимально конкретизированы в зависимости от ситуации, сложившейся на территории города, района, области.

Важным условием является точное установление оптимального времени начала и окончания выполнения отдельных мероприятий и всего решения в целом.

При разработке решения необходимо избегать повторений и многочисленности пунктов. Недопустимо также и излишнее упрощенчество.

Планируемые мероприятия, определяемые в решении в обязательном порядке должны соответствовать правовым нормам и требованиям законодательства о массовых мероприятиях. Отступление от этого правила влечет за собой нарушение законности.

Каждый пункт решения должен быть конкретным, сформулированным таким образом, чтобы его выполнение можно было проверить. В связи с этим совершенно недопустимы такие общие положения-призывы, как «улучшить расстановку личного состава», «принять меры к недопущению прорыва граждан», «усилить бдительность».

Исключительная важность охраны общественного порядка при проведении массовых мероприятий требует четкости и ясности каждого пункта, обеспечения их единообразного понимания. Руководитель органа внутренних дел должен тщательно проработать проект решения, как по существу, так и по форме. Только после этого он может его утвердить и считать решение принятым.

Решения органов внутренних дел подлежат согласованию с командованием воинских частей внутренних войск, а также обязательному согласованию со Службой безопасности Президента Республики Беларусь при участии в мероприятии высшего должностного лица страны.

После утверждения решения его мероприятия доводятся до исполнителей путем:

- проведения специальных инструктивных совещаний; руководителей секторов, служб обеспечения и других лиц, задействованных на охрану общественного порядка (с присутствием ответственных лиц взаимодействующих сторон – руководителей органов государственной безопасности, прокуратуры, подразделений внутренних войск и др.).

- направления конкретным исполнителям выписок из решения с указанием мероприятий и сроков их исполнения;

- доведения отдельных мероприятий до исполнителей в индивидуальном порядке.

На инструктивных совещаниях в соответствии с решением разъясняется программа массового мероприятия, на схеме указываются зоны и участки охраны общественного порядка, границы секторов, маршруты движения участников шествий, демонстраций, размещение пунктов управления и связи, резерва, а также особенности, на которые необходимо обратить внимание при несении службы, и другие необходимые вопросы.

Своеобразным продолжением инструктивного совещания являются тренировки (репетиции) служебных нарядов. Их проведение осуществляется на тех участках, где им предстоит нести службу. Может составляться план тренировок (репетиций), в котором указываются дата, время и место их проведения, а также количество личного состава, место его сбора и сосредоточения, пути выдвижения нарядов к местам несения службы. В процессе репетиций проверяется правильность принятых решений, при необходимости вносятся последние коррективы в расстановку личного состава.

Исполнительный этап охватывает период деятельности подразделений и нарядов от начала осуществления охранительных мер до рассредоточения граждан по окончании массового мероприятия (или окончания эвакуации).

Тактика охраны общественного порядка и обеспечения безопасности проявляются в целесообразных и эффективных действиях личного состава. Совокупность форм, методов, способов и приемов работы обусловлена сложностью и многообразием задач, решаемых в ходе массовых мероприятий.

Сущность тактики охраны общественного порядка заключается в выборе из всего арсенала тактических действий наиболее эффективных, которые в данных условиях с учетом характера деятельности и решаемой задачи дадут наилучший результат.

Применение тактических действий, в основном, осуществляется на плановой основе. Руководитель ОВД на основе прогнозов возможного развития событий создает для себя мысленную модель будущей ситуации и определяет наиболее подходящие для данного случая тактические действия. Но тактика не дает готовых рецептов для действий личного состава во всех ситуациях, которые могут возникнуть. Одни и те же формы и методы, эффективные в одних случаях, оказываются неприемлемыми в других. Не стоит исключать такое изменение оперативной обстановки при котором придется применять нестандартные, оригинальные приемы.

Деятельность работников милиции во время проведения массовых мероприятий происходит в присутствии большого количества зрителей, поэтому к ней предъявляются особые требования. При несении службы личный состав нарядов должен проявлять высокую бдительность, выявлять обстоятельства, причины и условия, которые могут способствовать совершению правонарушений. Тактические действия подразделений и нарядов призваны предупреждать правонарушения на ранней стадии, что достигается широким использованием оперативно-поисковых способов и приемов работы.

При выявлении правонарушителей работники милиции должны действовать решительно и твердо, добиваясь предотвращения обострения обстановки. Принимая решение о задержании правонарушителя следует оценить обстановку и возможную реакцию граждан. Действия работников милиции должны быть обоснованными и вызывать одобрение и поддержку у других участников мероприятия.

В случае применения физической силы необходимо вызвать соседний наряд. Внешний осмотр, личный досмотр и проверку документов следует проводить в специальном помещении.

В тактике охраны общественного порядка при проведении массового мероприятия имеются некоторые особенности.

Перед началом мероприятия усилия нарядов направлены на предотвращение распития спиртных напитков на прилегающей территории и недопущение на мероприятие лиц в состоянии алкогольного опьянения, а также оказание содействия контролерам того или иного сооружения в пресечении прохода без билета, выявляются предметы и вещества, пронос которых запрещен. Названные меры способствуют оздоровлению обстановки во время проведения мероприятия.

За 5-10 минут до окончания мероприятия по маршрутам рассредоточения зрителей расставляются наряды милиции в форме и штатской одежде. Усиление нарядов в этих местах производится за счет маневров силами с других участков службы. Используя мегафоны и другие усилители речи, работники милиции обеспечивают общественный порядок среди зрителей, покидающих сооружение: совместно с контролерами регулируют темп движения зрителей, добиваясь их равномерного ухода. Особое внимание обращается на лестничные марши, узкие проходы, где возможно скопление людей, их падение и паника. На путях рассредоточения зрителей наряды предотвращают давку при посадке в общественный транспорт.

После окончания массового мероприятия, задействованные силы собираются для подведения итогов и их короткой оценки. Обстоятельная оценка осуществляется после анализа всего комплекса мер, проведенных ОВД.

Подведение итогов работы оформляются составлением справки. Итоги несения службы могут быть подведены на совещаниях руководителей органов, подразделений, участвующих в охране общественного порядка и обеспечении безопасности.

ВОПРОС 2. ДЕЙСТВИЯ ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ ВЗРЫВООПАСНЫХ ПРЕДМЕТОВ

При несении службы необходимо обращать внимание на сопутствующие признаки, свидетельствующие о возможном нахождении на маршруте патрулирования взрывоопасных предметов (далее - ВОП), которыми являются:

- обнаруженные в общественных местах и транспорте бесхозные портфели, чемоданы, сумки, свертки, ящики, коробки и т.д.;
- брошенные» или «угнанные» автомашины;
- свежевскопанная земля, бугры или разбросанная земля на травяном покрове;
- необычно большая масса предмета (например, коробки из-под конфет, банки из-под кофе, книги и т.д.);
- «наличие у предмета элементов (деталей), не соответствующих его прямому назначению;
- наличие связей предмета с объектами окружающей обстановки в виде растяжек, прикрепленной проволоки и т.д.;
- наличие у постоянно открывающихся дверей, калиток, окон каких-либо посторонних предметов;
- шумы (работа часового механизма) в предмете или установленные на нем источник питания, антенны, провода;
- элементы этикеток, штатной упаковки боеприпасов, взрывчатых веществ;
- ранее встречающиеся аналогичные предметы, предметы с внешними признаками взрывных устройств.

Для почтовых отправлений такими признаками являются:

- неразборчивый адрес отправителя, наличие особых отметок типа «лично»;
- получение адресатом почтового отправления, содержимое которого или отправитель ему не известны;
- нестандартный способ изготовления, забивки посылочного ящика;
- несоответствие центра тяжести посылки (ящика, коробки) ее геометрическому центру;
- наличие в письмах и бандеролях металлических предметов

(деталей), проводов.

При обнаружении неразорвавшихся авиабомб, снарядов, мин, взрывчатых веществ, а также других ВОП, представляющих опасность для населения необходимо:

- доложить дежурному;
- принять меры к оцеплению опасной зоны, недопущению в нее людей, животных и транспорта;
- организовать вызов к месту происшествия аварийных или специальных служб;
- содействовать эвакуации и спасению людей.

Граждане отводятся на безопасное для них расстояние, которое до прибытия начальника саперно-пиротехнической группы определяется сотрудниками ОВД с учетом того, что минимально безопасная удаленность от предполагаемого взрывного устройства составляет в здании - 50 м, на открытой местности - 100 м.

Оцепление опасной зоны осуществляется путем, перекрытия подходов к месту обнаружения ВОП выставлением нарядов, цепочек, парпетов и ограждений с использованием табличек и специальных оградительных лент-шнуров.

При организации мероприятий по оцеплению места нахождения ВОП старший наряда, по возможности, расставляет сотрудников и располагается сам таким образом, чтобы при взрыве не получить ранения. При этом используются различного рода естественные укрытия, способные защитить личный состав от поражающего фактора взрыва (стены в помещении, здания, железобетонные столбы, деревья и т.д.). Вместе с тем, расстановка личного состава производится с учетом их возможности воспрепятствовать проходу к месту нахождения ВОП посторонних граждан.

Старшие нарядов в течение всего времени выполнения обязанностей по охране места обнаружения безотлучно находятся на месте действия, контролируют соблюдение подчиненными правил личной безопасности.

КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- трогать, поднимать, сдвигать с места, бросать и разбирать взрывоопасные предметы;
- снимать маскировочный слой грунта с обнаруженных мин, вынимать мины из грунта, обезвреживать их вручную путем удаления взрывателя;
- разжигать костры;
- курить и пользоваться воспламеняющимися материалами;
- сжигать ВВ в не полностью разорвавшихся боеприпасах и минах;
- допускать к ВОП лиц, не имеющих отношение к разминированию;
- «при нахождении ВОП в руках у граждан принимать от них эти предметы;

- «при нахождении ВОП на теле человека (животного), снимать их или предпринимать для этих целей какие-либо действия;

- при нахождении ВОП в транспортном средстве допускать его перемещение;

- перемещать предметы, находящиеся в непосредственной близости с ОП, в результате чего на него, может быть оказано какое-либо воздействие.

Не рекомендуется пользоваться сотовыми (мобильными) телефонами, радиостанциями и другими устройствами, способными по своим техническим характеристикам создать вблизи ВОП изменяющееся электромагнитное поле.

Необходимо учитывать, что поскольку антенна приемника радиоуправляемого взрывного устройства является электромагнитным датчиком, воспринимающим изменение обстановки вокруг обследуемого предмета, то этот датчик может сработать случайным образом не только при изменении напряженности электромагнитного поля вокруг его (из-за использования вблизи переговорных радиостанций, работы в эфире телевизионных, радиовещательных и иных передатчиков), но и при изменении его емкостных или индуктивных параметров при приближении человека или робототехнического средства к устройству и, тем более, из-за прикосновения к антенне.

При организации эвакуации людей и материальных ценностей с объекта, которому угрожает взрыв, необходимо придерживаться следующих правил:

- объем эвакуации объекта, территории определяется в зависимости от степени угрозы. Полную эвакуацию таких объектов, как больницы, и промышленные объекты с технологией непрерывного производства рекомендуется проводить только в случаях угрозы для жизни и здоровья людей, не допуская при этом возникновения паники;

- для уменьшения возможных разрушений здания (строения) перед проведением эвакуации рекомендуется открыть двери и окна в помещениях, для которых существует угроза взрыва, а также в соседних с ними помещениях. Оборудование и приборы необходимо выключить из сети питания;

- эвакуированные люди должны перед оставлением объекта забрать с собой личные вещи такого рода как: сумки, чемоданы, предметы одежды, переносную радиоаппаратуру и т. д., что позволит избежать потерь времени на проверку этих предметов;

- во время эвакуации необходимо обеспечить организацию безопасного движения граждан, а также предусмотреть возможные пути обхода района возможного взрыва;

- в общественных местах, где находится скопление большого количества людей (стадион, кинотеатр, концертный зал, и т. д.), эвакуируются все участники мероприятий, включая администрацию объекта. В случае организованной эвакуации рекомендуется использовать основные и дополнительные выходы, которые предварительно проверяются на отсутствие взрывоопасных предметов;

- необходимо решительно препятствовать скоплению людей в непосредственной близости от объекта, которому угрожает взрыв. Люди, не задействованные в обеспечении поиска, транспортировки и обезвреживания, должны находиться на безопасном удалении.

Безопасные расстояния для людей, находящихся на открытой местности составляют:

а) для взрыва взрывчатого вещества (далее - ВВ) до 10 кг без оболочек на открытой местности - 50 м;

б) при взрыве ВВ в кирпиче, камне, бетоне и железобетоне -150 м;

в) при взрыве снарядов калибра: 37 – 76мм - 500м; 76 - 105 мм - 700 м; 105 - 200 мм - 1000 м; 200 мм и более - 1500 м;

г) при взрыве инженерных мин:

- противопехотных фугасных - 100 м;

- противотанковых - 150 м;

- противопехотных осколочных - 200 м;

- противопехотных направленных - 500 м;

д) при взрыве авиационных бомб весом:

-25-50 кг - 850м;

-100 - 1000 кг - 1500 м;

- 1500 кг и более - 2000 м.

Побочные факторы, способные вызвать детонацию радиоуправляемого взрывного устройства (далее - РВУ)

Побочными факторами, которые влияют на инициирование взрыва РВУ, могут быть явления механического и электрического воздействия.

Факторы механического воздействия:

- сжатие, удар, разрыв, обрывание, разъединение (перерезание) проводов, которые находятся в устройствах-ловушках;

- смещение, вибрация, наклон РВУ или объекта, в котором оно находится.

Явления внешнего электрического воздействия или электромагнитной энергии, которая наводится на электронные узлы и провода радиоуправляемых ВУ, способных вызвать взрыв:

- прямое попадание молнии или возникновение электромагнитной энергии от электромагнитных разрядов, статическое электричество, рассеянный импульс, гальваническая реакция, энергия электромагнитных волн, высоковольтные провода, электроподстанции;

- расположение генераторов радиопомех мощностью свыше 600 Вт в непосредственной близости от РВУ.

Высоковольтные электрические провода контактных линий для поездов, троллейбусов, трамваев и линии электропередач свыше 1 кВ создают небезопасные условия. Электромагнитное поле вокруг проводов или электрические разряды от контактной линии могут подать в цепь электродетонатора электрический импульс, достаточный для взрыва.

Все обнаруженные не взорвавшиеся боеприпасы по степени опасности делятся на две категории:

- к первой категории относятся боеприпасы, которые не могут самопроизвольно взорваться и допускают возможность транспортировки в соответствии с правилами перевозки боеприпасов (боеприпасы с обезвреженными взрывателями);

- ко второй категории относятся не взорвавшиеся боеприпасы, исключающие возможность их транспортировки, т. е. чувствительные к механическим воздействиям, а также боеприпасы со взрывателями неизвестной конструкции (без маркировки).

Все обнаруженные боеприпасы и ВОП до определения степени опасности относятся ко второй категории. Их нельзя перемещать и сдвигать с места.

Перевозка взрывоопасных предметов должна производиться только на специально оборудованном автомобиле (прицепе).

Маршрут следования автомобиля (прицепа) с взрывоопасными предметами в пределах черты населенного пункта согласовывается с ГАИ ОВД и намечается по улицам с наименее интенсивным движением транспорта, регулируется и охраняется.

Для обеспечения безопасности работникам ОВД необходимо широко оповещать местное население его через местные органы власти, печать, радио, телевидение об опасности посещения участков местности, засоренных взрывоопасными предметами.

В районах, наиболее насыщенных боеприпасами времен военных действий, необходимо проводить разъяснительную работу среди населения о мерах безопасности и действиях при обнаружении взрывоопасных предметов.

Необходимо помнить, что доставлять в места расположения личного состава любые взрывоопасные предметы, использовать ВВ не по назначению строго воспрещается.

Взрыв - это происходящее внезапно (стремительно, мгновенно) событие, при котором возникает кратковременный процесс превращения вещества с выделением большого количества энергии в ограниченном объеме.

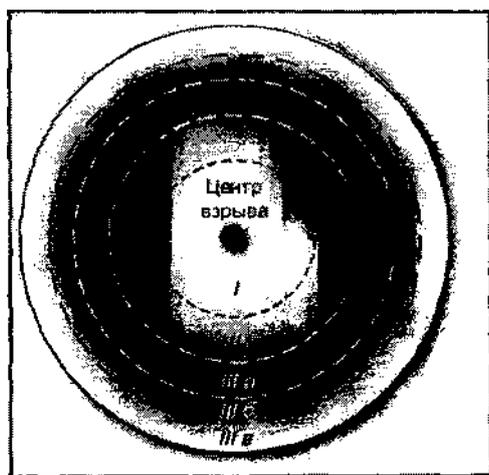


Рисунок 1. Зоны действия взрыва

- 1 - зона действия детонационной волны;
- 2 - зона действия продуктов взрыва;
- 3 - зона действия воздушной ударной волны.

Масштабы последствий взрывов зависят от их мощности и среды, в которой они происходят. Радиусы зон поражения могут достигать до нескольких километров. Различают три зоны действия взрыва (рисунок 1).

Зона I - действие детонационной волны. Для нее характерно интенсивное дробящее действие, в результате которого конструкции разрушаются на отдельные фрагменты, разлетающиеся с большими скоростями от центра взрыва;

Зона II - действие продуктов взрыва. В ней происходит полное разрушение зданий и сооружений под действием расширяющихся продуктов взрыва. На внешней границе этой зоны образующаяся ударная волна отрывается от продуктов взрыва и движется самостоятельно от центра взрыва. Исчерпав свою энергию, продукты взрыва, расширившись до плотности, соответствующей атмосферному давлению, не производят больше разрушительного действия.

Зона III - действие воздушной ударной волны. Эта зона включает три подзоны: 3а - сильных разрушений, 3б - средних разрушений, 3в - слабых разрушений. На внешней границе зоны - 3 ударная волна вырождается в звуковую, слышимую на значительных расстояниях.

На взрывоопасных предприятиях чаще всего к причинам взрывов относят: разрушения и повреждения производственных емкостей, аппаратуры и трубопроводов; отступление от установленного технологического режима (превышение давления и температуры внутри производственной аппаратуры и др.); отсутствие постоянного контроля за исправностью производственной аппаратуры и оборудования и своевременностью проведения плановых ремонтных работ.

Большую опасность для жизни и здоровья людей представляют взрывы в жилых и общественных зданиях, а также в общественных местах. Главная причина таких взрывов - неразумное поведение граждан, прежде всего детей и подростков. Наиболее частое явление - взрыв газа. Однако в последнее время получили распространение случаи, связанные с применением взрывчатых веществ, и прежде всего - террористические акты.

Для нагнетания страха террористы могут организовать взрыв, установив взрывные устройства в самых неожиданных местах (подвалах, арендуемых помещениях, снимаемых квартирах, припаркованных автомобилях, туннелях, метро, в городском транспорте и т.п.) и используя как промышленные, так и самодельные взрывные устройства. Опасен не только сам взрыв, но и его последствия, выражающиеся, как правило, в обрушении конструкций и зданий.

Об опасности взрыва можно судить по следующим признакам: наличие неизвестного свертка или какой-либо детали в машине, на лестнице, в квартире и т.д.; натянутая проволока, шнур; провода или изолирующая лента, свисающие из-под машины; чужая сумка, портфель, коробка, какой-либо предмет, обнаруженный в машине, у дверей квартиры, в метро. Поэтому, заметив взрывоопасный предмет (самодельное взрывное устройство, гранату, снаряд, бомбу и т.п.), не подходите к нему близко, немедленно сообщите о находке в милицию, не позволяйте случайным людям прикасаться к опасному предмету и обезвреживать его.

Действие взрыва на здания, сооружения, оборудование. Наибольшим разрушениям продуктами взрыва и ударной волной подвергаются здания и сооружения больших размеров с легкими несущими конструкциями, значительно возвышающиеся над поверхностью земли. Подземные и заглубленные в грунт сооружения с жесткими конструкциями обладают значительной сопротивляемостью разрушению.

Степень разрушения зданий и сооружений можно представить в следующем виде:

- полное - обрушены перекрытия и разрушены все основные несущие конструкции; восстановление невозможно;

- сильное - имеются значительные деформации несущих конструкций; разрушена большая часть перекрытий и стен;

- среднее - разрушены главным образом не несущие, а второстепенные конструкции (легкие стены, перегородки, крыши, окна, двери); возможны трещины в наружных стенах; перекрытия в подвале не разрушены; в коммунальных и энергетических сетях значительные разрушения и деформации элементов, требующие устранения;

- слабое - разрушена часть внутренних перегородок, заполнения дверных и оконных проемов; оборудование имеет значительные

деформации; в коммунальных и энергетических сетях разрушения и поломки конструктивных элементов незначительны.

Действие взрыва на человека. Продукты взрыва и образовавшаяся в результате их действия воздушная ударная волна способны наносить человеку различные травмы, в том числе смертельные. Так, в зонах 1 и 2 наблюдается полное поражение людей, связанное с разрывом тела на части, его обугливанием под действием расширяющихся продуктов взрыва, имеющих весьма высокую температуру. В зоне 3 поражение вызывается как непосредственным, так и косвенным воздействием ударной волны.

При непосредственном воздействии ударной волны основной причиной травм у людей является мгновенное повышение давления воздуха, что воспринимается человеком как резкий удар. При этом возможны повреждения внутренних органов, разрыв кровеносных сосудов, барабанных перепонок, сотрясение мозга, различные переломы и т.п. Кроме того, скоростной напор воздуха может отбросить человека на значительное расстояние и причинить ему при ударе о землю (или препятствие) повреждения. Метательное действие такого напора заметно сказывается в зоне с избыточным давлением более 50 кПа (0,5 кгс/см), где скорость перемещения воздуха более 100 м/с, что значительно выше, чем при ураганном ветре.

Характер и тяжесть поражения людей зависят от величины параметров ударной волны, положения человека в момент взрыва, степени его защищенности. При прочих равных условиях наиболее тяжелые поражения получают люди, находящиеся в момент прихода ударной волны вне укрытий в положении стоя. В этом случае площадь воздействия скоростного напора воздуха будет примерно в 6 раз больше, чем в положении человека лежа (рисунок 2).

Поражения, возникающие под действием ударной волны, подразделяются на легкие, средние, тяжелые и крайне тяжелые (смертельные); их характеристики приведены ниже:



Рисунок 2. Наиболее тяжелые поражения при взрыве получают люди, находящиеся вне укрытий в положении стоя

- легкое - легкая контузия, временная потеря слуха, ушибы и вывихи конечностей;

- среднее - травмы мозга с потерей сознания, повреждение органов слуха, кровотечение из носа и ушей, сильные переломы и вывихи конечностей;

- тяжелое - сильная контузия всего организма, повреждение внутренних органов и мозга, тяжелые переломы конечностей; возможны смертельные исходы;

- крайне тяжелое - травмы, не совместимые с жизнью.

Обычно поражение людей, находящихся в момент взрыва в зданиях и сооружениях, зависит от степени их разрушения. Так, при полных разрушениях зданий следует ожидать полной гибели находящихся в них людей; при сильных и средних - может выжить примерно половина людей, а остальные получают травмы различной степени тяжести. Многие могут оказаться под обломками конструкций, а также в помещениях с заваленными или разрушенными путями эвакуации.

Косвенное воздействие ударной волны заключается в поражении людей летящими обломками зданий и сооружений, камнями, битым стеклом и другими предметами, увлекаемыми ею. При слабых разрушениях зданий гибель людей маловероятна, однако часть из них может получить различные травмы.

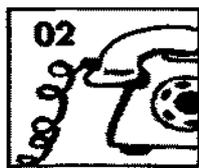
При угрозе взрыва в помещении опасайтесь падения штукатурки, арматуры, шкафов, полок. Держитесь подальше от окон, зеркал, светильников. Находясь на улице, отбегите на ее середину, площадь, пустырь, т.е. подальше от зданий и сооружений, столбов и линий электропередачи. Если вас заблаговременно оповестили об угрозе, прежде чем покинуть жилище или рабочее место, отключите электричество, газ. Возьмите необходимые вещи и документы, запас продуктов и медикаментов. Если в вашей или соседней квартире произошел взрыв, а вы находитесь в сознании и в состоянии двигаться, попытайтесь действовать. Посмотрите, кому из людей, находящихся рядом с вами, нужна помощь. Если работает телефон, сообщите о случившемся по телефонам «101», «102» и «103». Не старайтесь воспользоваться лестницей, а тем более лифтом, чтобы покинуть здание; они могут быть повреждены (разрушены). Покидать здание необходимо только в случае начавшегося пожара и при угрозе обрушения конструкций.

Если вас завалило упавшей перегородкой, мебелью, постарайтесь сами помочь себе и тем, кто придет на помощь; подавайте сигналы (стучите по металлическим предметам, перекрытиям), чтобы вас

услышали и обнаружили. Делайте это при остановке работы спасательного оборудования (в «минуты тишины»). При получении травмы окажите себе посильную помощь. Устройтесь поудобней, уберите острые, твердые и колющие предметы, укройтесь. Если тяжелым предметом придавило какую-либо часть тела, массируйте ее для поддержания циркуляции крови. Ждите спасателей; вас обязательно найдут.

При повреждении здания взрывом, прежде чем входить в него, необходимо убедиться в отсутствии значительных разрушений перекрытий, стен, линий электро-, газо- и водоснабжения, а также утечек газа, очагов пожара.

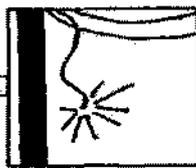
Действия населения при взрыве в соседнем здании



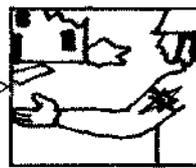
Позвоните в милицию (РЭУ, ДЕЗ) и уточните обстановку



При эвакуации возьмите документы и предметы первой необходимости



Продвигайтесь осторожно, не трогая поврежденные конструкции и оголившиеся провода



Действуйте в соответствии с указаниями прибывших на место взрыва должностных лиц



Рисунок 3. Действия населения при угрозе взрыва

708

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №44

«Порядок и правила сопровождения и эскортирования»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 4

Разработчик:
старший преподаватель кафедры
подполковник милиции
Гончаров Ю.В.

2016 г.

Особенность процесса сопровождения, заключается в обеспечении беспрепятственного проезда автотранспортных средств и в освобождении полос движения на автомобильных дорогах от других транспортных средств, посредством использования патрульных автомобилей дорожно-патрульной службы с включенными специальными звуковыми и световыми сигналами.

От правильных действий подразделений ГАИ, осуществляющих сопровождение и обеспечение беспрепятственного проезда специальных колонн зависит авторитет не только служб ОВД и ГАИ, но и авторитет государства в целом.

ВОПРОС 1. ОБЩИЙ ПОРЯДОК СОПРОВОЖДЕНИЯ

Транспортное средство оперативного назначения - транспортное средство, имеющее специальную цветографическую окраску и (или) световую и звуковую сигнализацию.

Транспортное средство - устройство, предназначенное для движения по дороге и для перевозки пассажиров, грузов или установленного на нем оборудования.

Транспортная колонна - группа из двух и более механических транспортных средств, следующих друг за другом по одной полосе движения с постоянно включенным ближним светом фар, обозначенная опознавательными знаками «Колонна».

Сопровождение – комплекс мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения по маршруту следования сопровождаемых транспортных средств, самоходных машин и участников проводимых на дороге массовых мероприятий по маршруту их движения с использованием автомобиля сопровождения.

Автомобиль сопровождения – автомобиль оперативного назначения Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел, имеющий специальную цветографическую окраску, оборудованный устройством для подачи специальных звуковых сигналов и проблесковыми маячками синего и (или) красного цвета, используемый в дорожном движении для сопровождения транспортных средств и участников проводимых на дороге массовых мероприятий по маршруту их движения.

Сопровождение организуется в порядке, предусмотренном законодательством Республики Беларусь, в том числе нормативными правовыми актами МВД. Для осуществления сопровождения десяти и более транспортных средств выделяется не менее двух автомобилей сопровождения, если иное не указано в заявке или других документах, на основании которых принимается решение о сопровождении.

Сопровождение осуществляется на основании заявок, подаваемых в территориальные органы ГАИ. Перед их реализацией представители заказчика, ГАИ, а при необходимости дорожно-эксплуатационных, коммунальных и других заинтересованных организаций устанавливают время, оптимальный маршрут и условия предстоящих перевозок. Для уточнения, принимаемого по данному поводу решения может проводиться предварительное обследование выбранного маршрута с целью выявления и устранения возможных помех движению и недостатков в обустройстве дорог и средств регулирования движения.

Получив задание на сопровождение, командир подразделения ДПС либо начальник ГАИ:

- изучает маршрут следования, особенности организации дорожного движения, дислокацию постов и маршрутов патрулирования, систему связи и взаимодействия с ними сотрудников автомобиля сопровождения, при необходимости организует предварительное обследование маршрута;
- определяет количество автомобилей сопровождения (если это не указано в задании на сопровождение);
- назначает состав и старшего наряда, задействованного для осуществления сопровождения, проводит его инструктаж. Наряд сопровождения должен состоять, как правило, из двух инспекторов ДПС;
- организует проверку исправности автомобилей сопровождения и имеющихся средств радиосвязи, световой и звуковой сигнализации;
- предусматривает в необходимых случаях меры по регулированию дорожного движения, в том числе с использованием технических средств, организации объездов, ограничению или прекращению движения, производства дорожных и других работ на отдельных участках дорог;
- осуществляет при необходимости разработку и реализацию дополнительных мер по обеспечению общественной и имущественной безопасности в местах остановки сопровождаемых транспортных средств для отдыха, питания и иных целей.

Перед началом сопровождения наряд сопровождения обязан в соответствии с Инструкцией о порядке организации сопровождения транспортных средств, за исключением транспортных средств, в которых следуют охраняемые лица, довести до водителей сопровождаемых транспортных средств, а при необходимости и должностных лиц, условия и порядок сопровождения.

Перед началом сопровождения автобусов, используемых для выполнения организованных автомобильных перевозок групп детей, наряд сопровождения обеспечивает инструктаж водителей этих автобусов в соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Старший наряда сопровождения доводит водителям сопровождаемых транспортных средств:

- маршрут движения;
- особенности требований Правил дорожного движения при автомобильных перевозках групп детей;
- меры предосторожности, обеспечивающие безопасность перевозок;
- скорость движения и дистанция между транспортными средствами на отдельных участках маршрута;
- условные сигналы на случай непредвиденной остановки, отставания сопровождаемого транспортного средства или разрыва колонны;
- порядок действий и размещение транспортных средств в пунктах остановок, заправки, питания и отдыха;

- места и последовательность посадки и высадки пассажиров.

В случаях выявления нарушений требований Правил автомобильных перевозок пассажиров или Правил дорожного движения дальнейшая автомобильная перевозка групп детей автобусами до принятия мер по устранению нарушений и обстоятельств, препятствующих дальнейшему безопасному движению, запрещается в соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

При возникновении в пути следования технических неисправностей сопровождаемых транспортных средств, угрожающих безопасности движения, а также при ухудшении состояния здоровья водителей дальнейшее движение до устранения обстоятельств, препятствующих безопасному движению запрещается.

Скорость движения при сопровождении транспортных средств устанавливает старший наряда сопровождения в зависимости от дорожных, метеорологических условий, интенсивности движения транспортных средств, пешеходов и характеристик сопровождаемых транспортных средств. Она не должна превышать скоростных пределов, установленных Правилами дорожного движения, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Республики Беларусь. При автомобильных перевозках групп детей автобусами скорость движения автобусов не должна превышать 70 км/ч.

В начале сопровождения, а также в конце подъемов и после выезда на вершину подъемов, обозначенных дорожным знаком 1.14 «Крутой подъем», старший наряда сопровождения должен выбирать скорость сопровождения, исключая отставание сопровождаемых транспортных средств - растягивание организованной транспортной колонны.

Если сопровождаемые транспортные средства создают затруднения для движения другим транспортным средствам, нарядом сопровождения предусматривается их периодическая остановка в безопасных для дорожного движения местах для пропуска скопившихся за ними транспортных средств.

О готовности и начале сопровождения или о выявлении обстоятельств, препятствующих осуществлению сопровождения и невозможности их устранения организаторами перевозки и (или) владельцами сопровождаемых транспортных средств, старшим наряда сопровождения докладывается оперативному дежурному, руководителю подразделения ГАИ, принявшему решение о назначении сопровождения, или ответственному по подразделению.

При осуществлении сопровождения нарядом сопровождения обеспечивается:

- анализ складывающейся оперативной обстановки на маршруте сопровождения, принятие мер реагирования на ее изменение;
- взаимодействие с нарядами ДПС по маршруту следования;
- использование во время движения на автомобилях сопровождения и сопровождаемых транспортных средствах постоянно включенного ближнего света фар;
- право в соответствии с Правилами дорожного движения на первоочередное движение сопровождаемых транспортных средств в намеченном направлении по отношению к другим участникам дорожного движения, отступление от требований светофоров, дорожных знаков и дорожной разметки при движении автомобиля сопровождения с включенными маячками синего или синего и красного цветов (при необходимости);
- выбор скоростных режимов и маневров, соответствующих требованиям Правил дорожного движения, а также соблюдение безопасной дистанции между сопровождаемыми транспортными средствами и автомобилем сопровождения;
- доклад оперативному дежурному о прохождении сопровождаемых транспортных средств по маршруту, необходимости изменения маршрута сопровождения, внеплановых и плановых стоянках, ДТП и иных происшествиях с участием сопровождаемых транспортных средств и (или) автомобиля сопровождения;
- информирование сотрудника ГАИ, осуществляющего дежурство на центральном пункте автоматизированной системы управления дорожным движением, о предоставлении по пути следования соответствующего режима работы светофорных объектов (в случаях, если это предусмотрено полученным заданием), о начале движения, проезде регулируемых перекрестков.

Осуществляя сопровождение транспортных средств, старший наряда сопровождения ведет наблюдение за сопровождаемыми транспортными средствами, дорожной обстановкой и поддерживает связь с ОДС подразделений ГАИ и нарядами ДПС по маршруту сопровождения, определяет полосу движения автомобиля сопровождения. Другой сотрудник наряда управляет автомобилем сопровождения, использует специальную световую и звуковую сигнализацию, управляет громкоговорящим устройством.

Для получения преимущества в движении перед другими участниками движения наряд сопровождения должен заблаговременно запрашивать в центральном пункте автоматизированной системы управления дорожным движением соответствующий режим работы светофорных объектов по пути следования (в случаях, если это предусмотрено полученным заданием), включать маячки синего или

синего и красного цветов, при необходимости привлечения внимания участников дорожного движения подавать специальный звуковой сигнал.

При этом специальные звуковые сигналы и громкоговорящее устройство могут использоваться для предупреждения участников дорожного движения о приближении сопровождаемых транспортных средств к перекресткам, участкам дорог с ограниченной видимостью, аварийным участкам дорог.

Запрос о переводе светофорных объектов по маршруту сопровождения в режим «желтого мигания» должен направляться с помощью радиосвязи не позднее, чем за 15 минут, а в режим «зеленой улицы» – не позднее, чем за 5 минут до планируемого начала движения.

При сопровождении одним автомобилем сопровождения наряд сопровождения должен двигаться впереди сопровождаемых транспортных средств на расстоянии, обеспечивающем безопасность их движения.

При сопровождении двумя автомобилями сопровождения один из них должен двигаться как указано выше, а другой – следовать за сопровождаемой организованной транспортной колонной для предупреждения обгона или опережения автомобиля сопровождения и занятия места в сопровождаемой колонне другими транспортными средствами.

При сопровождении тремя автомобилями сопровождения, один из них – автомобиль прикрытия – должен двигаться впереди колонны сопровождаемых транспортных средств (одного транспортного средства) на расстоянии, обеспечивающем безопасность сопровождения, второй – сигнальный автомобиль – впереди автомобиля прикрытия на расстоянии 200 - 400 м по крайней левой полосе, предназначенной для движения в этом направлении, с целью принятия мер к обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда, оповещения нарядов о приближении сопровождаемых транспортных средств и информирования наряда автомобиля прикрытия об условиях движения, третий – замыкающий автомобиль – позади колонны.

Организация контроля за осуществлением сопровождения возлагается на должностных лиц подразделений ГАИ, принявших соответствующее решение об осуществлении сопровождения.

Госавтоинспекция, по мере получения информации о перевозке детей колонной автобусов, состоящей из трех и более транспортных единиц, обязана обеспечить их сопровождение одной патрульной автомашиной, свыше десяти - двумя патрульными автомашинами.

Сопровождение осуществляется от места формирования колонны до конечного пункта назначения в пределах Республики Беларусь. В случае, если маршрут движения автобусов пролегает по территории нескольких областей, то сопровождение осуществляется патрульными автомашинами

территориальных подразделений ГАИ. При этом Госавтоинспекция, на территории которой планируется формирование колонны, информирует руководство отдела ГАИ своей области, а то в свою очередь - руководство областных, г. Минска отделов ГАИ, по территории которых будет проходить маршрут следования автобусов.

Если перевозка детей осуществляется одним или двумя транспортными средствами, то их сопровождение сотрудниками ГАИ не осуществляется.

СОПРОВОЖДЕНИЕ КРУПНОГАБАРИТНЫХ, ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ И ОПАСНЫХ ГРУЗОВ. После оценки условий движения транспортные средства, перевозящие крупногабаритные и тяжеловесные грузы, может возникнуть потребность в обеспечении их безопасности методом сопровождения. Необходимость и вид сопровождения определяется ГАИ при согласовании разрешения на перевозку грузов. В определенных случаях эта задача может быть выполнена автомобилями прикрытия, выделяемыми организацией-грузоперевозчиком или грузополучателем (вышка с горэлектротранспорта и т.п.). В соответствии с нормативными актами, сопровождение ТКТС обязательно при наличии хотя бы одного из следующих условий:

Автомобилем прикрытия:

- при ширине транспортного средства от 3,5 м до 4 м включительно;
- при высоте транспортного средства более 5 м, а также при высоте транспортного средства с грузом или без груза, когда при проезде хотя бы одного искусственного сооружения на маршруте движения не обеспечивается 40 см запаса в свету;

- при длине транспортного средства более 24 м и до 30 м включительно;

- при общей массе транспортного средства более 60 т и до 80 т включительно;

Автомобилем сопровождения:

- при ширине транспортного средства более 4 м;

- при длине автопоезда более 30 м;

- при общей массе транспортного средства более 80 т;

- если транспортное средство при движении частично занимает полосу встречного движения;

- если в процессе движения возникает необходимость проведения дополнительных мероприятий по регулированию дорожного движения для обеспечения безопасного проезда ТКТС. В темное время суток и только в исключительных случаях разрешается движение ТКТС, определенных в специальном разрешении.

Автомобиль сопровождения или автомобиль прикрытия должен двигаться таким образом, чтобы максимально обеспечить безопасность

дорожного движения исходя из сложившейся обстановки. В процессе сопровождения они располагаются впереди сопровождаемого транспортного средства с включенным ближним светом фар и желтым проблесковым маяком, двигаясь на расстоянии 10-20 м впереди влево по отношению к сопровождаемому ТС так, чтобы его левая сторона была левее крайней точки габарита перевозимого груза.

Когда масса и габаритные размеры грузов существенно ухудшают безопасность движения, к их сопровождению на договорной основе привлекаются патрульные автомобили ДПС.

Подвижные и пешие наряды ДПС, дислоцированные в зоне прохождения маршрута сопровождения, могут привлекаться для поэтапного перекрытия перекрестков, поворотов малого радиуса, сужений проезжей части и других сложных участков улиц и дорог, обеспечивая при этом:

- регулярный пропуск скапливающегося транспорта;
- освобождение перекрестков от посторонних транспортных средств при выполнении поворота тягача с длинномерным грузом;
- безопасность перецепки тягачей при движении на подъемах, спусках и перед участками повышенной скользкости проезжей части.

В особых случаях для сопровождения крупногабаритных, тяжеловесных и ценных грузов возможно привлечение значительных сил ДПС ГАИ.

Скорость движения ТКТС при его сопровождении не должна превышать 50 км/ч. Уполномоченной организацией могут вводиться дополнительные ограничения скоростных режимов с учетом условий дорожного движения, состояния искусственных сооружений, характеристик груза, а также требований других организаций, согласующих маршрут движения ТКТС. Разрешенный режим движения может иметь переменный характер на различных участках маршрута движения ТКТС.

Ограничения скоростного режима указываются в специальном разрешении в графе «Особые условия движения по автомобильным дорогам общего пользования и искусственным сооружениям». При движении ТКТС должно быть обозначено опознавательными знаками в соответствии с Правилами дорожного движения.

ВОПРОС 2. СОПРОВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

К автомобилю специального назначения (АСН) относится ТС предназначенное для передвижения охраняемого лица. Это могут быть -

Президент Республики Беларусь, а также главы государств и правительств зарубежных стран и другие лица, подлежащие сопровождению в соответствии с распоряжениями Президента Республики Беларусь. АСН могут следовать в единственном числе или в составе колонны, которую в данном случае принято называть кортежем.

Кроме этого введены следующие термины:

- автомобиль прикрытия Службы безопасности - автомобиль Службы безопасности или иной автомобиль, используемый ею для предотвращения несанкционированного воздействия на автомобиль специального назначения;

- кортеж - автомобиль специального назначения или колонна автомобилей, сопровождаемые транспортными средствами;

- режим - «Зеленая улица» (далее - режим ЗУ) - такой режим управления светофорными объектами, который обеспечивает необходимое согласования фаз регулирования для безопасного включения и выключения указанного режима;

- специальная трасса - участки автомобильных дорог, по которым постоянно следует охраняемое лицо в автомобиле специального назначения;

- эскортирование - сопровождение автомобиля (автомобилей специального назначения в предусмотренных дипломатическим протоколом случаях почетным мотоциклетным эскортом СП ДПС «Стрела» в качестве способа охраны и выражения особого почта охраняемому лицу.

Общее руководство по обеспечению безопасности возлагается на начальника Службы безопасности.

Решение вопросом, касающихся сопровождения и эскортирования автомобилей специального назначения, осуществляется подразделениями ГАИ и иными подразделениями ОВД по указанию начальника Службы безопасности.

Автомобили специального назначения могут быть оборудованы специальными световыми и звуковыми сигналами, а при необходимости - условными опознавательными знаками (сигналами), вид которых устанавливается Службой безопасности по согласованию с управлением ГАИ Министерства внутренних дел (далее - УГАИ МВД).

Движение автомобилей специального назначения осуществляется, как правило, по заранее разработанным маршрутам, согласованным со Службой безопасности, которые предварительно обследуются для принятия своевременных мер к созданию на этих маршрутах надлежащих условий, обеспечивающих безопасность.

Сопровождение автомобилей специального назначения транспортными средствами оперативного назначения спецподразделения

ДПС «Стрела» и (или) ГАИ осуществляется по предварительным заявкам Службы безопасности, кроме того, указанные автомобили могут сопровождаться и (или) автомобилями прикрытия Службы безопасности.

Транспортные средства, используемые для сопровождения, должны иметь пробег не более 100000 километров или срок эксплуатации не более трех лет и повышенные динамические характеристики двигателя, быть оборудованы средствами связи для возможности ведения переговоров со Службой безопасности напрямую.

В исключительных случаях по решению комиссии из числа из числа уполномоченных сотрудников Службы безопасности и ответственных работников ГАИ для сопровождения могут быть задействованы транспортные средства, пробег которых превышает 100000 километров и срок эксплуатации которых превышает три года.

В состав экипажей транспортных средств оперативного назначения СП ДПС «Стрела» и ГАИ включаются наиболее подготовленные сотрудники, имеющие стаж службы в указанных подразделениях не менее трех лет и водительский стаж не менее пяти лет.

На период сопровождения автомобилей специального назначения или эскортирования назначаются по распоряжению руководства УГАИ МВД, старший наряда сопровождения или эскортирования, которые осуществляют взаимодействие со старшим кортежа, который назначается из числа сотрудников подразделения личной охраны Службы безопасности, или определенного им лица.

Экипажи сопровождения и эскортирования, а также иные должностные лица, привлекаемые к сопровождению и эскортированию обязаны выполнять все распоряжения старшего кортежа.

Руководители УГАИ МВД, СП ДПС «Стрела» с целью обеспечения безопасности могут в зоне маршрута следования автомобилей специального назначения и их предполагаемых остановок: приостанавливать проведение ремонтных и других работ, принимать меры по временному ограничению или запрещению движения транспорта средств и граждан по дорогам или; отдельным участкам дорог, а также временно запрещать остановку (стоянку) транспортных средств, принимать меры по их отбуксировке или эвакуации.

Для обеспечения беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения по запросу старшего сопровождения или ответственного сотрудника Службы безопасности вводится режим ЗУ, и светофорные объекты по маршруту движения переводятся в режим желтого мигания.

Управление светофорными объектами осуществляется из центрального пункта автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - ЦУП). Не позднее, чем за 5 минут до начала

движения, старший сопровождения либо ответственный сотрудник Службы безопасности обязаны выйти на связь с ЦУП, убедиться в надежности и устойчивости связи с ним, сообщить маршрут и направление движения.

После начала движения старший сопровождения или ответственный сотрудник службы безопасности обязаны информировать дежурного ЦУП по мере проезда, регулируемых перекрестков о названии последнего освобожденного пересечения с получением подтверждения от дежурного ЦУП о принятой информации.

Скорость движения транспортных средств оперативного назначения спецподразделения ДПС «Стрела» и ГАИ, автомобилей прикрытия Службы безопасности в период сопровождения (эскортирования) автомобилей специального назначения избирается с учетом скорости движения указанных автомобилей или по распоряжению старшего кортежа.

Личный состав органов внутренних дел, привлекаемый к мероприятиям по обеспечению безопасности охраняемого лица, обязан находиться в состоянии постоянной готовности для устранения причин и условий, создающих угрозу жизни и здоровью охраняемых лиц и безопасности движения автомобилей специального назначения, а также самой угрозы, если она находится в секторе (на участке) его ответственности.

В иных случаях, при возникновении чрезвычайных ситуаций, при передвижении охраняемых лиц автомобильным транспортном, сотрудники ГАИ обязаны, по требованию сотрудников Службы безопасности, следующих с охраняемым лицом, или оперативного дежурного по Службе безопасности, принимать необходимые меры по ликвидации чрезвычайной ситуации.

Исходя из характера и реальности угрозы сотрудники органов внутренних дел и Службы безопасности, привлекаемые к мероприятиям по обеспечению безопасности охраняемого лица, имеют право применять в установленном порядке физическую силу, специальные средства и оружие.

Для обеспечения безопасности охраняемых лиц во время их следования в автомобилях специального назначения структурными подразделениями УГАИ или УВД совместно со Службой безопасности определяются и обследуются основные и запасные маршруты движения автомобилей специального назначения, готовятся расчеты сил и средств, определяются экипировка и вооружение личного состава, проверяется готовность (используемых транспортных средств, утверждается дислокация постов и маршруты (зоны) патрулирования, система единой

связи и передачи информации, а также могут разрабатываться годовые типовые планы.

При поступлении от Службы безопасности заявок на сопровождение автомобилей специального назначения вне пределов специальных трасс руководство управлений ГАИ обеспечивает выставление дополнительных сил и средств по маршруту движения указанных автомобилей, определяет экипировку и вооружение личного состава, систему единой связи и передачи информации, проверяет готовность используемых транспортных средств.

Личный состав ОВД, привлекаемый к обеспечению безопасности, инструктируется соответствующими руководителями управлений ГАИ, спецподразделения ДПС «Стрела», а при необходимости и сотрудниками Службы безопасности о порядке выполнения поставленных задач и действий при возникновении угрозы безопасности охраняемых лиц.

При осложнении оперативной обстановки на маршруте движения автомобилей специального назначения (дорожно-транспортное происшествие и прочее) или возникновении угрозы безопасности охраняемых лиц, личный состав ГАИ совместно с сотрудниками Службы безопасности незамедлительно принимают меры по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда указанных автомобилей. В случае невозможности безопасного движения автомобилей специального назначения по основному маршруту их дальнейшее движение осуществляется по запасному маршруту. Об изменении маршрута движения незамедлительно информируются оперативно-дежурные службы и руководство ГАИ, спецподразделения «Стрела» и экипажи автомобилей сопровождения Службы безопасности. В указанных случаях, старший кортежа немедленно докладывает о случившемся оперативному дежурному Службы безопасности.

При дорожно-транспортном происшествии с участием автомобилей специального назначения личный состав ГАИ совместно с сотрудниками Службы безопасности в первую очередь обеспечивают дальнейшее передвижение (эвакуацию) охраняемого лица и в дальнейшем, организуют охрану места происшествия и причастных к нему транспортных средств, задержание участников дорожно-транспортного происшествия, доставку пострадавших в организации здравоохранения, а также незамедлительно вызывают следственно-оперативную группу территориального органа внутренних дел, а при необходимости - представителей органов государственной безопасности.

Дополнительный личный состав органов внутренних дел выставляется на посты и маршруты (зоны) патрулирования не менее чем за один час до планируемого начала мероприятий, связанных с обеспечением безопасности охраняемых лиц.

На маршрутах движения автомобилей специального назначения к объектам посещения или иным местам проведения разовых мероприятий с участием охраняемых лиц наряды ОВД выставляются за два часа до их начала.

Заступая на пост или маршрут (зону) патрулирования личный состав ГАИ проверяет надежность связи, исправность светофорных объектов и освещения, выявляет места проведения на проезжей части ремонтных и других работ, немедленно информирует соответствующие оперативно-дежурные службы ГАИ и спецподразделения «Стрела» об обнаруженных на закрепленных участках недостатках в содержании улиц и дорог, освещении, помехах, создающих угрозу безопасности охраняемых лиц и беспрепятственному проезду автомобилей специального назначения, находящихся вне зон стоянки транспортных средствах, для принятия мер к их устранению, а оперативно-дежурные службы ГАИ и спецподразделения «Стрела» незамедлительно информируют дежурную службу Службы безопасности о выявленных недостатках и принятых мерах по их устранению.

При получении информации о готовности к началу движения автомобилей специального назначения личный состав ГАИ осуществляет необходимые мероприятия по обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения, освобождению полос движения, по которым они следуют, от других транспортных средств и недопущению выхода на проезжую часть пешеходов.

Задачами экипажей транспортных средств оперативного назначения спецподразделения «Стрела» и ГАИ при сопровождении автомобилей специального назначения являются освобождение полос дорог от движения по ним других транспортных средств, предотвращения внезапного выезда транспортных средств с примыкающих к маршруту движения территорий, опережения кортежа, обозначения направления подъезда к объектам посещения.

Автомобили специального назначения в зависимости от состава кортежа сопровождаются одним - четырьмя транспортными средствами оперативного назначения спецподразделения «Стрела» и (или) ГАИ, экипажи которых состоят, как правило из двух сотрудников, указанных подразделений.

В случае большой протяженности маршрута движения автомобилей специального назначения, в кортеже предусматривается резервный экипаж сопровождения. При осложнении дорожной либо оперативной обстановки, порядок построения кортежа может изменяться по решению старшего кортежа.

Накануне дня сопровождения все задействованные в нем транспортные средства оперативного назначения, включая резервные, проходят необходимое техническое обслуживание, заправляются горюче-смазочными материалами и осматриваются заместителями начальников (командиров) соответствующих подразделений ГАИ и спецподразделения «Стрела» по технической части, инженером по связи и специальной технике с участием экипажей этих транспортных средств. По окончании осмотра транспортные средства оперативного назначения ставятся на хранение в отдельные боксы, которые опечатываются и охраняются до начала сопровождения.

Перед началом сопровождения (эскортирования) старший сопровождения (старший эскорта) уточняет со старшим кортежа маршрут движения, схему построения транспортных средств в кортеже, систему организации связи и передачи информации, а также скоростной режим движения.

После завершения сопровождения (эскортирования) автомобилей специального назначения, старший сопровождения (старший эскорта) письменным рапортом на имя своего прямого начальника докладывает о его результатах и оценке действий личного состава по выполнению поставленных задач, а также обо всех замечаниях и недостатках.

При прохождении маршрута движения автомобилей специального назначения по территории нескольких административно-территориальных единиц Республики Беларусь сопровождение до конечного пункта осуществляется с участием сил и средств подразделений спецподразделения «Стрела» и ГАИ, с территории обслуживания, которого начинается проезд кортежа.

Соответствующим УВД выделяется дополнительное транспортное средство оперативного назначения, которое в качестве сигнального следует впереди автомобилей специального назначения (кортежа), в пределах территории обслуживания.

Расстановка личного состава территориального органа внутренних дел, задействованного для обеспечения безопасности, осуществляется в соответствии с дислокацией постов и маршрутов (зон) патрулирования, утверждаемой начальником управления внутренних дел по согласованию со Службой безопасности.

Эскортирование автомобилей специального назначения осуществляется силами и средствами спецподразделения «Стрела» по указанию Службы безопасности в случаях, предусмотренных дипломатическим протоколом пребывания в Республике Беларусь иностранных делегаций, государственных и политических деятелей при их приеме в Республике Беларусь.

Скорость движения эскорта с целью обеспечения безопасности определяется старшим кортежа с учетом состояния дорожного покрытия, особенностей маршрута движения, времени года и суток, погодных условий, а также оперативной обстановки.

При неблагоприятных климатических и дорожных условиях, а также при необходимости движения с превышением установленной скорости и в других непредвиденных случаях по распоряжению старшего кортежа эскортирование может быть прекращено.

В случае угрозы безопасности охраняемых лиц, следующих в автомобилях специального назначения, мотоциклисты по команде старшего кортежа сближаются на минимально возможное расстояние между мотоциклами и следуют в колонну по одному для прикрытия эскортируемых автомобилей специального назначения до проезда опасной зоны. По указанию старшего кортежа могут совершаться и иные маневры для обеспечения безопасности охраняемых лиц.

Подконтрольный проезд автомобилей специального назначения вводится на основании заявки Службы безопасности, в случае следования охраняемых лиц (за исключением Президента Республики Беларусь) за пределами г. Минска.

Заявка на осуществление подконтрольного проезда подписывается начальником Службы безопасности или его заместителем и подается в управление ГАИ МВД не позднее одного дня до предполагаемой поездки.

В случаях, не терпящих отлагательств, заявка подается в устной форме оперативным дежурным Службы безопасности оперативно-дежурной службе спецподразделения «Стрела», с последующим оформлением в письменной форме, при необходимости.

На основании полученной заявки спецподразделения «Стрела» уведомляет соответствующие УВД, которые в свою очередь организуют работу территориальных органов внутренних дел по маршруту движения.

Территориальные органы внутренних дел по маршруту движения:

- заблаговременно докладывают в спецподразделения «Стрела» обо всех дорожных работах на маршруте движения, наличии объездов и иных фактах, имеющих значение для беспрепятственного проезда автомобиля специального назначения;

- определяют контрольные точки прохождения автомобиля специального назначения (не менее 1 на район) и выставляют на них посты. Посты выставляются не позднее 30 минут до предполагаемого времени проследования автомобиля специального назначения через контрольную точку. О прохождении автомобилем специального назначения контрольных точек оперативный дежурный соответствующего территориального органа внутренних дел через УВД докладывает оперативному дежурному спецподразделения «Стрела».

Отнесение участков автомобильных дорог к специальным трассам оформляется приказом начальника Службы безопасности, согласованным с начальником управления ГАИ МВД.

С целью создания надлежащих условий для обеспечения безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения специальные трассы оборудуются современными техническими средствами организации дорожного движения, дорожными знаками и дорожной разметкой. Специальные трассы подлежат обязательному ежеквартальному комплексному обследованию комиссиями, назначаемыми руководством управления внутренних дел с участием сотрудников Службы безопасности, для оценки их состояния. В состав комиссий, кроме того, включаются должностные лица Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, местных исполнительных и распорядительных органов. Такие обследования могут также проводиться во внеочередном порядке по указанию начальника Службы безопасности.

Личный состав ГАИ несущий службу на специальных трассах, осуществляет повседневный контроль за их состоянием, в том числе технических средств организации дорожного движения, а также проверяет у лиц, производящих работы на трассах специального назначения или вблизи них, разрешения (согласования) Службы безопасности на их проведение и в случае отсутствия прекращает работы и немедленно докладывает в дежурную службу Службы безопасности.

Для решения задач по обеспечению безопасности на специальных трассах подразделения УВД разрабатывают и утверждают согласованные со Службой безопасности карты-схемы организации связи соответствующих оперативно-дежурных служб с заступающим на службу личным составом, а также с заинтересованными государственными органами и организациями.

Связь при подготовке к обеспечению безопасности и непосредственно в период обеспечения безопасности осуществляется с использованием стационарных, мобильных и носимых радиостанций, работающих на выделенных радиочастотных каналах. Для этих целей также могут использоваться прямые каналы связи между соответствующими оперативно-дежурными службами и подразделениями ОВД, и иными силами, принимающими участие в обеспечении безопасности.

Выход в эфир для получения и передачи информации осуществляется с использованием радиопозывных взаимодействия, разрабатываемых и утверждаемых МВД, а также кодовых таблиц с указанием контрольных точек и объектов, разрабатываемых и утверждаемых Службой безопасности совместно с МВД.

В период подготовки к обеспечению непосредственно во время обеспечения безопасности осуществляется взаимный обмен информацией между личным составом органов внутренних дел, несущим службу на специальных трассах, и оперативно-дежурными службами спецподразделения «Стрела» и управлений ГАИ, а при необходимости - с соответствующими должностными лицами Службы безопасности. В этих целях, оперативный дежурный, получив информацию о предстоящем передвижении охраняемых лиц, обеспечивает взаимное информирование, ставит в известность руководителей заинтересованных структурных подразделений ГАИ и в дальнейшем осуществляет контроль за выполнением поставленных задач. Обо всех происшествиях, связанных с обеспечением безопасности, оперативный дежурный немедленно информирует соответствующего руководителя и дежурную службу Службы безопасности.

При несении службы на специальной трассе, когда проезды автомобилей специального назначения не происходят, личный состав ГАИ выполняет свои обязанности в обычном режиме.

Личному составу, несущему службу по обеспечению безопасности, запрещается покидать пост или маршрут (зону) патрулирования, применять специальные средства или оружие в сторону автомобилей специального назначения.

В исключительных случаях (пресечение преступления, внезапное заболевание, необходимость оказания помощи пострадавшим, задержание водителя, находящегося в состоянии опьянения и другие) разрешается покинуть пост или отклониться от маршрута (зоны) патрулирования только с разрешения оперативного дежурного.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для повторения:

1. Общий порядок сопровождения.
2. Сопровождение автомобилей специального назначения.

Для более глубокого изучения учебных вопросов можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. №972 (в ред. постановления Совета Министров Республики Беларусь от 22.11.2014 №1087) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2016.

Основная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01 июня 2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

Дополнительная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №45

«Организация контроля несения службы инспектором ДПС.

Формы и методы контроля»

учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79

«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 4

Разработчик:
старший преподаватель кафедры
подполковник милиции
Гончаров Ю.В.

2016 г.

Учет ДТП и административно-правовой деятельности составляют основу для ведения аналитической работы в строевых подразделениях ДПС. Сопоставление показателей аварийности и результатов надзора за дорожным движением позволяет устранить их взаимные несоответствия и избрать рациональные варианты расстановки сил, используемых в обеспечении БДД.

ВОПРОС 1. ЕЖЕДНЕВНЫЙ ИНСТРУКТАЖ

Одной из важнейших форм непрерывной профессиональной подготовки личного состава является инструктаж нарядов, который проводится для каждой смены перед заступлением ее на службу. В его проведении участвуют руководители отделов или отделений ГАИ и строевых подразделений ДПС, старшие инспектора-дежурные, а также представители других служб милиции, которые могут приглашаться для разъяснения порядка взаимодействия при выполнении отдельных правоохранительных функций.

Перед проведением инструктажа производится окончательная корректировка плана расстановки сил и средств на предстоящую смену, уточняются ориентировки, позывные выдаваемых радиостанций, определяются служебные задания для конкретных исполнителей. Старший инспектор-дежурный обеспечивает личный состав оружием, специальными средствами и оперативной техникой.

Инспекторы ДПС, назначенные в наряд, прибывают в подразделение дорожно-патрульной службы ОВД не позднее, чем за 15 минут до начала инструктажа и докладывают о прибытии непосредственному начальнику либо ответственному по подразделению.

Заступающие в наряд инспекторы ДПС должны иметь при себе:

- идентификационную карту;
- служебное и водительское удостоверения;
- свисток, жезл регулировщика;
- служебную сумку либо папку, либо планшет;
- авторучку, карандаш, линейку;
- рулетку стальную с фиксатором (лазерную электронную рулетку);
- карманный электрический фонарь (при несении службы в темное время суток);

Правила дорожного движения, Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях, Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях либо извлечения из них, бланки процессуальных и иных документов в необходимом количестве;

переносные (малогабаритные) специальные технические средства, свидетельство об их государственной поверке либо ксерокопию указанного свидетельства (если по решению командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ либо ответственного по подразделению планируется их использование инспектором ДПС при несении службы).

При исполнении служебных обязанностей инспектор ДПС должен иметь при себе оружие, специальные средства, средства связи, быть одет в форму одежды, установленную для лиц рядового и начальствующего состава ОВД, имеющих специальные звания милиции, включающую ленту желтого цвета с элементами из световозвращающего материала на околыше фуражки повседневной шерстяной либо фуражки летней, светоотражающую экипировку по сезону года (костюм ветровлагозащитный «ДПС» либо жилет, либо нарукавники со световозвращающими материалами по решению командира (начальника) подразделения ДПС, начальника ОГАИ, старшего начальника).

Ношение гражданской одежды в служебное время разрешается инспектору ДПС по решению старшего начальника (при осуществлении негласного контроля и в других случаях, если ношение установленной формы одежды не является служебной необходимостью).

Командиры взводов (старшие инспектора) проверяют внешний вид личного состава, соответствие установленной экипировки и формы одежды климатическому сезону и условиям предстоящей работы.

Конкретный вариант формы одежды устанавливается руководством подразделений ДПС или ГАИ в зависимости от природно-климатических условий, вида форменной одежды и характера выполняемых служебных задач.

Инструктирующие доводят до сведения личного состава:

- результаты работы предыдущей смены;
- информируют о проведении массовых мероприятий;
- сопровождений автомобилей специального назначения,

автомобильных колонн, крупногабаритных, опасных и тяжеловесных грузов;

- целевых рейдов и операций ОВД;
- знакомят инспекторов с прогнозом погоды на текущие сутки;
- передают им сведения о разыскиваемых транспортных

средствах, имуществе, преступниках, правонарушителях и других лицах;

- контролируют знание инспекторами своих служебных обязанностей, особенностей обслуживаемой территории, нормативных актов, регламентирующих деятельность ГАИ, и правил применения оружия. Для этой цели используются вводные задачи, тематика которых разрабатывается заранее, а содержание отражает наиболее актуальные вопросы деятельности ДПС применительно к сложившейся оперативной обстановке.

Затем объявляются составы нарядов, посты и маршруты патрулирования, повторяются их радиопозывные и назначаются

старшие нарядов. При этом инструктирующие и командиры низовых подразделений (взводов, групп) должны следить за тем, чтобы лица, проходящие первоначальную подготовку и стажировку, не допускались к самостоятельной работе, поскольку их неквалифицированные действия вызывают недоверие со стороны граждан, подрывают авторитет ОВД и, кроме того, опасны как для самого сотрудника, так и для участников дорожного движения. Инструктаж завершается разводом и отдачей приказа о заступлении на службу.

После развода личный состав, работающий в пешем порядке, доставляется на посты и маршруты патрульными автомобилями ДПС либо специально оборудованным для этой цели транспортом, что позволяет строго выдерживать регламент работы нарядов, исключает непроизводительные потери служебного времени и способствует укреплению служебной дисциплины.

ВОПРОС 2. ПРОВЕРКА РАБОТЫ НАРЯДОВ ДПС

Учет ДТП и административно-правовой деятельности составляют основу для ведения аналитической работы в строевых подразделениях ДПС. Сопоставление показателей аварийности и результатов надзора за дорожным движением позволяет устранить их взаимные несоответствия и избрать рациональные варианты расстановки сил, используемых в обеспечении БДД. В настоящее время обработка и анализ данных о ДТП ведутся, в основном, по единой методике. Однако в организации учета административно-правовой деятельности единого подхода нет, причем в большинстве случаев не оцениваются данные, характеризующие направленность и эффективность контроля за дорожным движением. Вместе с тем многолетний опыт функционирования подразделений ДПС показывает, что их эффективная работа обеспечивается только тогда, когда деятельность личного состава оценивается объективно, по количественно определенным и понятным для него критериям. Активизация так называемого «человеческого фактора» является важнейшим компонентом интенсификации и улучшения качества правоохранительной деятельности службы, которая, в основном, сама определяет себе объем и направленность работы.

ПОРЯДОК СБОРА И ОБРАБОТКИ ИНФОРМАЦИИ О РАБОТЕ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

В качестве основного первичного носителя информации о правонарушениях, выявленных сотрудниками ДПС, выступает протокол.

Для ежедневного учета работы личного состава ДПС, осуществляющего контроль дорожного движения, командиры взводов и старшие инспектора ДПС обычно ведут специальные журналы или ведомости. Как правило, в них фиксируются только виды правонарушений, принятые по ним меры административного воздействия и фамилии сотрудников, выявивших эти правонарушения.

Нередко встречаются значительные расхождения между данными о количестве и видах выявленных нарушений ПДД, представленными в отчетах командиров взводов, отделений, групп ДПС, и сведениями, полученными при регистрации материалов, фактически поступивших в административную практику. В большей степени это характерно для тех подразделений, где лица, ответственные за работу инспекторов ДПС, не имеют возможности ежедневной проверки этой документации, а для сопоставления отчетов пользуются только лишь количественными показателями, указанными в индивидуальных постовых ведомостях сотрудников или журналах учета работы по надзору за движением. Вместе с тем персональную постовую ведомость можно успешно использовать при несении службы на участках с относительно невысокой интенсивностью движения (например, в сельской местности). Однако она должна быть только вспомогательной, а не основной формой учета. В этой роли ведомость может быть значительно упрощена, ее ведение параллельно с заполнением протоколов не займет много времени, а ограниченность вносимых в нее данных не будет иметь существенного значения, поскольку общий объем административной практики в данном случае относительно невелик.

Среди функций управления подразделениями ДПС особая роль принадлежит проверке выполнения задач, поставленных перед отдельными сотрудниками и подразделением в целом. Отсутствие контроля неизбежно влечет потерю деловых качеств исполнителей. С другой стороны, контроль не должен превращаться в мелочную опеку, которая формирует у них иждивенчество и безынициативность. Периодичность, методика и тактика контроля должны быть адекватны полномочиям, объему и характеру деятельности конкретных должностных лиц. Вместе с тем как гласная, так и негласная проверки работы штатных служб, дежурных частей, групп административной практики, розыска, дознания, СП, КПМ, а также других постов) располагающихся в определенных

помещениях, обычно не представляют серьезных трудностей, чего нельзя сказать о подвижных постах и патрулях ДПС. Учитывая данное обстоятельство, рассмотрим некоторые особенности контроля работы личного состава, осуществляющего надзор за дорожным движением на улицах и дорогах.

Допуск инспектора ДПС к службе, инструктаж, контроль несения службы, подведение результатов работы осуществляются командиром подразделения ДПС, начальником ОГАИ, в их отсутствие – заместителем командира подразделения ДПС или начальника ОГАИ, а в вечернее (после 18.00) и ночное время, праздничные и выходные дни – ответственным по ОВД либо подразделению.

Контроль несения службы инспектором ДПС на посту, маршруте патрулирования осуществляется путем проведения гласной и негласной проверок, во время проведения которых изучаются:

соблюдение служебной дисциплины и законности, обеспечение доброжелательного, вежливого и внимательного отношения к гражданам;

порядок организации выполнения должностных обязанностей, нормативных правовых актов в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности, соответствие требованиям настоящей Инструкции;

состояние общественного порядка на маршруте патрулирования, обеспечение реагирования на изменение оперативной и дорожной обстановки, указания должностных лиц, в подчинении которых находится наряд, своевременность осуществления регулировочно-распорядительных действий;

применение оптимальных форм и методов контроля за дорожным движением, активность наряда в выявлении и пресечении правонарушений;

знание оперативной обстановки в зоне обслуживаемого поста, маршрута патрулирования, выполняемой задачи, прав и обязанностей, ориентировок, полученных на инструктаже и в процессе несения службы;

знание нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ГАИ, умение руководствоваться ими;

качество подготовки дел об административных правонарушениях к рассмотрению, правильность ведения служебной документации;

умение пользоваться техническими средствами;

внешний вид, экипировка, состояние и укомплектованность транспортного средства оперативного назначения;

соблюдение Правил дорожного движения при управлении транспортным средством оперативного назначения.

ГЛАСНЫЙ КОНТРОЛЬ

Гласная проверка несения службы организуется не ранее, чем через один час после прибытия нарядов на пост, маршрут патрулирования.

Гласный контроль действий нарядов ДПС осуществляется путем систематических гласных проверок соответствующими аппаратами ГАИ, руководством строевых подразделений ДПС, начальниками отделений ГАИ ГОРОВД и другими должностными лицами, уполномоченными на то руководителями территориальных органов внутренних дел.

Лица, осуществляющие контроль и неизвестные личному составу подразделения, должны иметь при себе удостоверение личности или письменное предписание на право проверки. Старший наряда докладывает проверяющему об обстановке на посту или маршруте патрулирования и отвечает на изданные вопросы. В ходе контроля проверяющий устанавливает;

1) находится ли наряд на установленном для него посту, или маршруте;

2) соответствует ли внешний вид, экипировка и техническое оснащение наряда условиям работы и установленным требованиям;

3) известны ли проверяемым особенности обслуживаемого участка, места концентрации ДТП на нем, состояние дорожных знаков, указателей и средств регулирования дорожного движения, наиболее опасные правонарушения, характерные для данного участка, а также ориентировки и задания, которые выдавались на инструктаже;

4) знает ли наряд свои права и обязанности, порядок связи с дежурными частями подразделения ДПС и ближайшими ОВД, а также постами милиции;

5) насколько качественно составляются ими материалы об административных правонарушениях и другая служебная документация;

6) соблюдают ли сотрудники установленные требования безопасности при осуществлении контроля за дорожным движением;

7) как ведет себя личный состав наряда в общении с гражданами;

8) умеет ли он пользоваться табельными оперативно-техническими средствами и регулировать дорожное движение. Проверка не должна сводиться только к принятию доклада старшего наряда, осмотру документации и наблюдению за работой личного состава. Проверяющие обязаны указать на обнаруженные ими недостатки, потребовать их устранения и оказать наряду необходимую помощь. Особого внимания требуют сотрудники, не обладающие большим опытом работы, а также лица, впервые назначенные для несения

службы на данный пост или маршрут. За грубое нарушение служебной дисциплины наряд или отдельный сотрудник могут быть отстранены проверяющим от несения службы. О результатах проверки проверяющий делает записи в служебных книжках сотрудников, постовой ведомости, составляет рапорт на имя лица, назначившего проверку, а также доводит результаты проверки до личного состава подразделения на очередном инструктаже или занятии по служебной подготовке.

Мониторинг несения службы осуществляется:

по предъявлению служебного задания на право мониторинга организации работы ГАИ за подписью Министра внутренних дел, заместителей Министра внутренних дел, начальника УГАИ МВД, начальника (заместителя начальника) ГУВД, УВД, управления внутренних дел на транспорте МВД (далее – УВДТ), начальника УГАИ ГУВД, УГАИ УВД – сотрудниками МВД, ГУВД, УВД, УВДТ;

без предъявления служебного задания – должностными лицами ОВД, которым наряды подчинены по службе.

После предъявления служебного задания старший наряда, а в его отсутствие – старший по специальному званию, представляется, по требованию проверяющего докладывает об оперативной обстановке на посту, маршруте патрулирования и отвечает на заданные вопросы.

Гласные и негласные проверки несения службы инспекторами ДПС на постах, маршрутах патрулирования осуществляются:

- начальником ГО-РУ-РОВД, ОВД на ВТ – в отношении не менее 10 процентов личного состава в течение месяца;

- заместителем начальника ГО-РУ-РОВД, ОВД на ВТ – в отношении не менее 20 процентов личного состава в течение месяца;

- командиром (начальником) подразделения ДПС, начальником ОГАИ – в отношении не менее 30 процентов личного состава в течение месяца.

Мониторинг несения службы инспекторами ДПС со стороны должностных лиц начальствующего и инспекторского состава УГАИ МВД, УГАИ ГУВД, УГАИ УВД осуществляется на основании планов работы, решений руководителей указанных подразделений или вышестоящих руководителей о внеплановом мониторинге, а также при выбытии в командировки.

Командир (начальник) подразделения ДПС, за исключением начальника СП ДПС «Стрела» и командиров специальных подразделений, созданных в качестве резерва для реагирования на осложнение оперативной обстановки, начальник ОГАИ организуют проведение подчиненными сотрудниками и проводят лично проверки несения службы

каждого наряда с расчетом, чтобы они были проверены не менее двух раз за смену.

При удаленности поста, маршрута патрулирования более чем на 30 км от места расположения подразделения ДПС, ОГАИ, а также в ночное время, выходные дни, государственные праздники и праздничные дни, установленные или объявленные нерабочими Президентом Республики Беларусь, допускается проведение гласных и негласных проверок несения службы каждого наряда не менее одного раза за смену.

НЕГЛАСНЫЙ КОНТРОЛЬ

Обязательной и наиболее действенной формой контроля ДПС является негласный контроль, который осуществляется параллельно с гласным теми же должностными лицами. Негласный контроль относится к сложнейшему и трудоемкому виду проверки, сопряженному с необходимостью участия в нем работников управленческого звена аппаратов ГАИ (УВД) и соответствующих служб собственной безопасности. Предметом негласной проверки могут быть не только действия отдельных сотрудников, но и порядок организации ДПС, управление силами и средствами при выполнении служебных задач, качество исполнения гласного контроля и взаимодействия нарядов ДПС с другими службами милиции, работа старшего и среднего начальствующего состава по выполнению возложенных на них обязанностей и другие вопросы. Исключительная важность систематического негласного контроля работы всех должностных лиц ДПС обусловлена необходимостью выявления и предупреждения так называемой «профессиональной деформации», которая чаще всего проявляется в инертности, пренебрежении своими служебными обязанностями, психической неуравновешенности, высокомерии при общении с гражданами, корыстных побуждениях и действиях.

Как правило, безразличие к служебному долгу формируется из-за отсутствия контроля и помощи со стороны руководства подразделения либо его неправомерными действиями, в частности, такими, как освобождение от административной ответственности злостных правонарушителей, которые были задержаны данными сотрудниками. Психологическая неуравновешенность возникает в следствие стрессового характера труда сотрудников, занятых выявлением и пресечением нарушений ПДД и общественного порядка, накопления отрицательных эмоций от недоброжелательного отношения и криминальных установок отдельных категорий граждан, а также систематического наблюдения антиобщественных действий. Некоторые сотрудники начинают проявлять высокомерие, раздражительность, теряют способность сдерживать гнев, испытывают

страх перед собственной несостоятельностью и т. д. Прослужив несколько лет в ДПС, они «обрастают» многочисленными знакомствами, связями и неизбежными следствиями этого - обязательствами, в том числе неправомерного характера.

Негласные проверки организуются командиром подразделения ДПС, начальником ОГАИ и распределяются равномерно по месяцам из расчета их проведения не реже одного раза в полугодие в отношении каждого инспектора ДПС. При организации негласных проверок учитываются результаты индивидуально-воспитательной работы, наличие жалоб на действия инспектора ДПС и действующих дисциплинарных взысканий, иная представляющая интерес информация.

К проведению негласных проверок привлекаются каждый руководитель подразделения ДПС, ОГАИ (не реже одного раза в месяц), а также ответственный по подразделению, старший инспектор ДПС и другие сотрудники ГАИ, обладающие достаточным опытом и знаниями.

Перед проведением негласной проверки командир подразделения ДПС, начальник ОГАИ проводят инструктаж сотрудников, на которых возлагается проведение негласной проверки, выдают служебное задание.

В отличие от гласного контроля, предполагающего многократную ежедневную проверку работы каждого инспектора ДПС, негласный контроль, как правило, осуществляется в отношении одного, двух сотрудников или совместно работающей группы. Причем для получения объективных данных его продолжительность должна быть от 8 ч до нескольких рабочих дней. Проведение негласного контроля требует тщательной подготовки и привлечения значительных сил из числа сотрудников, хорошо знающих особенности ДПС и содержание деятельности ее должностных лиц применительно к конкретным условиям. Контроль должен осуществляться по предварительно утвержденному графику, содержание которого известно только руководству аппаратов ГАИ МВД (УВД), отделов (управлений) собственной безопасности или соответствующих строевых подразделений ДПС. Проверке подлежат все без исключения работники, однако первостепенное внимание целесообразно уделять лицам, нарушающим служебную дисциплину, имеющим неудовлетворительные результаты в службе, на действия которых поступают жалобы и т. д.

Негласный контроль работы стационарно базирующихся структурных групп и отдельных сотрудников подразделений ДПС может вестись одним или двумя проверяющими.

Проведение негласных проверок планируется графиками, составляемыми на месяц не позднее 26 числа каждого предыдущего месяца. В графике указываются должности, специальные звания, фамилии

и инициалы сотрудников, на которых возлагается проведение негласной проверки, дни и смены их проведения, при этом не менее 10 процентов проверок планируется в ночное время.

ТАКТИКА НЕГЛАСНОГО КОНТРОЛЯ

Перед проведением негласного контроля проверяющие изучают результаты служебной деятельности проверяемых сотрудников, материалы гласных проверок; заявления, сообщения и жалобы граждан, проводят рекогносцировку участка наблюдения, согласовывают систему условных сигналов и связи, а также тактические приемы контроля, к которым можно отнести:

- 1) проезд проверяющих или доверенных лиц по участку (маршруту) работы наряда ДПС на транспортных средствах обычного исполнения или на попутном транспорте;
- 2) имитацию технической неисправности транспортного или ДТП в зоне работы проверяемого наряда;
- 3) дистанционное наблюдение и хронометраж действий наряда;
- 4) повторную проверку или опрос участников дорожного движения, уже общавшихся с проверяемыми сотрудниками;
- 5) прослушивание и запись телефонных и радио-переговоров проверяемого наряда;
- 6) наблюдение за действиями наряда при получении им вводного легендированного задания или реальной ориентировки;
- 7) видеозапись действий наряда в течение смены.

Негласный контроль целесообразно начинать с момента окончания инструктажа с тем, чтобы зафиксировать действия проверяемых сотрудников до прибытия к месту несения службы. Затем при помощи визуального наблюдения, хронометража, фотосъемки, видео- и звукозаписи регистрируются их действия на всем протяжении рабочей смены и фиксируются:

- 1) время прибытия на пост (маршрут);
- 2) проведение осмотра средств регулирования движения, дорожного покрытия и других элементов дорожной инфраструктуры на маршруте;
- 3) реагирование на имеющиеся недостатки в обустройстве и содержании автомобильных дорог, улиц и тротуаров;
- 4) соблюдение мер безопасности при остановке и проверке ТС;

- 5) количество, тип, государственные регистрационные знаки и другие индивидуальные признаки остановленных ТС;
- 6) продолжительность, содержание и характер общения с участниками дорожного движения и другими гражданами;
- 7) перечень составленных служебных документов;
- 8) купюры, документы, предметы, передаваемые сотрудникам гражданами и от сотрудников гражданам;
- 9) реагирование на неправомерные действия участников дорожного движения, ДТП и обращения граждан;
- 10) реагирование на контрольные проезды проверяющих;
- 11) объяснения участников дорожного движения, ТС которых подвергались остановке и проверке контролируруемыми сотрудниками;
- 12) время, место и причины отсутствия сотрудников на посту (маршруте);
- 13) перечень лиц, проводивших гласную проверку работы сотрудников, время их прибытия и продолжительность нахождения на посту (маршруте);
- 14) маршрут и время прибытия в подразделение по окончании службы. Результаты проверки оформляются рапортом, к которому прилагают фотоматериалы, звуко- и видеозаписи, другие составленные документы, передаваемые руководству ГАИ или строевого подразделения ДПС. После обсуждения материалов проверки в присутствии проверяемого они доводятся до сведения личного состава на занятиях по служебной подготовке. При наличии оснований полагать, что проверяемые сотрудники совершили действия, наказуемые в дисциплинарном или уголовном порядке, материалы негласной проверки служат основанием для проведения служебной проверки.

При отсутствии наряда на посту, маршруте патрулирования немедленно выясняется причина его отсутствия и устанавливается местонахождение наряда.

Запрещается проверять несение службы наряда путем попытки отобрать оружие или инсценировки правонарушений.

Сотрудники ОВД, осуществляющие проверку, за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих служебных обязанностей, необоснованное проведение проверки, совершенное с использованием своих служебных полномочий из корыстной или иной личной заинтересованности, иные нарушения законодательства несут ответственность, установленную законодательными актами.

Для фиксации (документирования) результатов негласной проверки могут быть использованы технические средства.

При выявлении во время негласной проверки нарушения законности или служебной дисциплины со стороны инспектора ДПС сотрудники, на которых возлагается проведение негласной проверки, прекращают указанную проверку и принимают неотложные меры по их пресечению.

Инспектор ДПС, допустивший нарушения законности или служебной дисциплины, может быть снят с поста, маршрута патрулирования должностными лицами, которым он подчинен, с докладом начальнику ОВД либо командиру подразделения ДПС и уведомлением оперативного дежурного.

О проведении негласной проверки составляется рапорт на имя начальника, ее назначившего либо утвердившего соответствующий график.

Начальник визирует представленный рапорт, при необходимости принимает решение (ходатайствует перед вышестоящим начальником) о назначении служебной проверки в порядке, предусмотренном нормативными правовыми актами МВД, а также меры по повышению эффективности служебной деятельности.

Рапорты о проведении негласных проверок (их копии, в случае назначения служебной проверки) помещаются в контрольно-наблюдательные дела, которые хранятся в подразделении ДПС, ОГАИ в течение установленного срока.

Информация о выявленных в ходе проверок недостатках и нарушениях регулярно доводится инспекторам ДПС при проведении инструктажей.

Результаты контроля за деятельностью нарядов не менее одного раза в квартал обобщаются командиром подразделения ДПС, начальником ОГАИ в форме докладных записок, при необходимости рассматриваются на совещаниях при начальнике УГАИ, оперативных совещаниях при начальнике ОВД.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для повторения:

3. Общий порядок сопровождения.

4. Сопровождение автомобилей специального назначения.

Для более глубокого изучения учебных вопросов можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

Нормативные правовые акты:

Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31.12.2002 г. № 1851: в ред. постановления Совета Министров Республики Беларусь от 07.05.2015 г. №382 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр»/ – Минск, 2016 Основная литература:

Основная литература:

Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01 июня 2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

Дополнительная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

742

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«МОГИЛЕВСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ»

Кафедра тактико-специальной подготовки

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Тема №46

«Значение и оценка работы личного состава ДПС ГАИ»
учебной дисциплины специальности переподготовки 1-93 01 79
«Организационно-правовое обеспечение
безопасности дорожного движения»

Форма получения образования: заочная

Этап: 4

Разработчик:
старший преподаватель кафедры
подполковник милиции
Гончаров Ю.В.

2016 г.

Большинство руководителей подразделений дорожно-патрульной службы, разрабатывая систему учета и оценки работы сотрудников, как правило, декларируют признание многофакторности процесса дорожного движения и необходимости комплексной оценки труда каждого сотрудника. Однако на практике в качестве определяющего, а в большинстве случаев единственного критерия, принимается выявляемость нарушений Правил дорожного движения по принципу «чем больше инспектор выявляет нарушений ПДД, тем лучше он работает».

ВОПРОС 1. КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ РАБОТЫ ИНСПЕКТОРА ДПС

Учет ДТП и административно-правовой деятельности составляют основу для ведения аналитической работы в строевых подразделениях ДПС. Сопоставление показателей аварийности и результатов надзора за дорожным движением позволяет устранить их взаимные несоответствия и избрать рациональные варианты расстановки сил, используемых в обеспечении БДД. В настоящее время обработка и анализ данных о ДТП ведутся, в основном, по единой методике. Однако в организации учета административно-правовой деятельности единого подхода нет, причем в большинстве случаев не оцениваются данные, характеризующие направленность и эффективность контроля за дорожным движением. Вместе с тем многолетний опыт функционирования подразделений ДПС показывает, что их эффективная работа обеспечивается только тогда, когда деятельность личного состава оценивается объективно, по количественно определенным и понятным для него критериям. Активизация так называемого «человеческого фактора» является важнейшим компонентом интенсификации и улучшения качества правоохранительной деятельности службы, которая, в основном, сама определяет себе объем и направленность работы.

ПОРЯДОК СБОРА И ОБРАБОТКИ ИНФОРМАЦИИ О РАБОТЕ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

В качестве основного первичного носителя информации о правонарушениях, выявленных сотрудниками ДПС, выступает протокол.

Для ежедневного учета работы личного состава ДПС, осуществляющего контроль дорожного движения, командиры взводов и старшие инспектора ДПС обычно ведут специальные журналы или ведомости. Как правило, в них фиксируются только виды правонарушений, принятые по ним меры административного воздействия и фамилии сотрудников, выявивших эти правонарушения.

Нередко встречаются значительные расхождения между данными о количестве и видах выявленных нарушений ПДД, представленными в отчетах командиров взводов, отделений, групп ДПС, и сведениями, полученными при регистрации материалов, фактически поступивших в административную практику. В большей степени это характерно для тех подразделений, где лица, ответственные за работу инспекторов ДПС, не имеют возможности ежедневной проверки этой документации, а для сопоставления отчетов пользуются только лишь количественными показателями,

указанными в индивидуальных постовых ведомостях сотрудников или журналах учета работы по надзору за движением. Вместе с тем персональную постовую ведомость можно успешно использовать при несении службы на участках с относительно невысокой интенсивностью движения (например, в сельской местности). Однако она должна быть только вспомогательной, а не основной формой учета. В этой роли ведомость может быть значительно упрощена, ее ведение параллельно с заполнением протоколов не займет много времени, а ограниченность вносимых в нее данных не будет иметь существенного значения, поскольку общий объем административной практики в данном случае относительно невелик.

Критериями оценки работы личного состава по контролю за дорожным движением можно признать:

- количество обоснованных жалоб, поступивших на сотрудника;
- качество оформления материалов об административных правонарушениях;
- состояние аварийности на обслуживаемой территории;
- профессионализм действий при осложнении дорожно-транспортной обстановки;
- умение регулировать дорожное движение;
- соблюдение законности при применении мер воздействия к участникам дорожного движения и другим лицам;
- дисциплинированность, культура поведения в обращении с гражданами;
- знание законов и других нормативных правовых актов, оперативной обстановки, своих прав и служебных обязанностей;
- содержание в исправном состоянии закрепленного патрульного транспорта, специальных технических средств, умение ими пользоваться;
- участие в предотвращении и пресечении преступлений и административных правонарушений, раскрытии преступлений, задержании преступников;
- служебная и физическая подготовка;
- строевая выправка, внешний вид.

Поскольку указанные критерии далеко не равнозначны и недостаточно конкретны, на практике они обычно используются формально, путем констатации их в качестве определяющих при подведении итогов работы инспекторов. Некоторые из них на самом деле являются не критериями, а, скорее всего, условиями эффективности выполнения служебных задач (например, «соблюдение законности»).

Для оценки эффективности любой деятельности важно знать, действительно ли она приближает к поставленной цели, и если приближает, то в какой степени. Измерению этой потребности и служит такой инструмент, как критерий - свойство или совокупность свойств, которые можно зафиксировать и определить с помощью конкретных математических показателей, имеющих один масштаб, сравнимость, содержательность и доступность для понимания. В разработке критериев заключены основные методические трудности построения системы оценки деятельности ОВД. Чтобы иметь шансы на реализацию, она должна быть методически корректной, но достаточно простой и максимально экономичной, т. е. отнимать как можно меньше времени на производство вычислений, которые, применительно к подразделениям ДПС, бывают весьма громоздкими.

С другой стороны, внутренние критерии данной системы весьма противоречивы. Методическая корректность, включающая понятие полноты, всесторонности и т. п., противоречит требованию простоты, экономичности. Но это типичная ситуация при решении задачи создания системы оценки деятельности ОВД. Практика показывает, что есть один лишь путь согласования указанных критериев-компромисс. Обратимся к фактам. Большинство руководителей подразделений ДПС, разрабатывая систему учета и оценки работы сотрудников, как правило, декларируют признание многофакторности процесса дорожного движения и необходимости комплексной оценки труда каждого сотрудника. Однако на практике в качестве определяющего (а в большинстве случаев единственного) критерия принимается выявляемость нарушений ПДД по принципу «чем больше инспектор выявляет нарушений ПДД, тем лучше он работает».

На первый взгляд, принцип обоснован, поскольку большинство ДТП происходит именно по причине нарушений правил дорожного движения, и их высокая выявляемость - важное и необходимое средство профилактики ДТП. Поскольку контроль движения практически не влияет на мотивы действий правонарушителей в сфере БДД, логично предположить, что успех данной функции в значительной степени зависит от вероятности обнаружения тех или иных неправильных действий и реагирования на них. Причем успех контроля в значительной мере определяется вероятностью задержания нарушителя и привлечения его к ответственности.

Преподаватель приводит пример из мировой практики: «Усматривая зависимость между количеством применяемых в ходе надзора за дорожным движением мер воздействия к нарушителям и динамикой ДТП на улицах и дорогах, некоторые зарубежные

исследователи предлагают вводить такие характеристики степени активности полиции, как «индекс репрессий», «задействованное время патрулирования» и другие, стимулирующие применение и усиление санкций до тех пор, пока число ДТП заметно не сократится. В частности, в США считается вполне доказанным, что напряженная правоохранительная деятельность в сфере БДД и, прежде всего, большое число контактов между полицейскими и гражданами по поводу правонарушений сдерживают ДТП. Причем количество контактов за час (смену) выступает критерием активности полицейских. Существуют даже определенные квоты «контактов», которые не считаются чем-то зазорным, так как «каждый служащий должен соответствовать минимальным нормам производительности».

Анализ работы подразделений ДПС свидетельствует о том, что в сфере контроля за дорожным движением еще немало неиспользованных возможностей. Например, не всегда задерживают нарушителей ПДД, что подтверждается результатами опроса участников дорожного движения, которые утверждают, что при совершении нарушений работники ГАИ их не останавливали. Не пресекается большинство нарушений, совершаемых пешеходами, которые нарушают ПДД на виду у сотрудников ДПС, но не привлекаются к ответственности.

Однако нацеливание личного состава только лишь на выявление возможно большего числа правонарушений не дает необходимого эффекта, увеличивает количество жалоб на неправомерные действия сотрудников ДПС и объем низкокачественных административных материалов по незначительным проступкам участников дорожного движения. Это порождает ничем не оправданную перегрузку служебного времени сотрудников ГАИ, а также вызывает ряд других негативных последствий. Занятые достижением максимальных количественных показателей, инспектора не могут уделять должного внимания таким действенным методам дорожно-патрульной службы, как наблюдение за движением и сбор информации относительно целесообразности существующей организации движения и средств его регулирования, распорядительно-регулирующие действия и предостережение участников дорожного движения от правонарушений.

ВЫБОР КРИТЕРИЕВ ОЦЕНКИ РАБОТЫ ИНСПЕКТОРОВ ДПС

Абсолютизация выявляемости правонарушений уводит на второй план главную задачу - сохранение жизни и здоровья людей. В силу того, что выявить, пресечь и документально оформить все нарушения ПДД практически невозможно, инспектора ДПС должны

быть хорошо знакомы с результатами анализа аварийности в обслуживаемой зоне и на этой основе использовать основную часть служебного времени на пресечение тех нарушений, которые являются наиболее опасными для данного участка.

Если же сотрудники сориентированы только на «выявляемость», то ничто не мешает им применять меры взыскания в отношении лиц, совершивших так называемые формальные правонарушения, не оказывающие серьезного влияния на БДД, либо преимущественно такие, выявление и документальное оформление которых не представляет особых трудностей ни в физическом, ни в психологическом плане.

На практике чрезвычайно трудно установить взаимозависимость активности отдельных сотрудников ДПС в несении службы и показателей аварийности, во-первых, потому, что ДТП - процесс многофакторный, во-вторых, из-за того, что в подавляющем большинстве случаев нет возможности обеспечить постоянное закрепление личного состава за отдельными постами, участками автомобильных дорог и т. д. К тому же периодическое изменение условий работы, ее разнообразие являются необходимым условием сохранения высокой активности инспекторов ДПС.

Учитывая объективные трудности определения степени достижения главной цели, можно попытаться решить проблему путем оценки выполнения основных задач ДПС. Например, ведение контроля за дорожным движением связано с необходимостью постоянного нахождения на посту, своевременного предупреждения и устранения различных помех движению, обеспечения максимальной пропускной способности дороги, предостережения участников движения от нарушений установленных правил и т. д. А это, в свою очередь, требует проявления внимательности, прилежания и высокой культуры в обращении с гражданами. Суть контроля дорожного движения как правоохранительного функционирования в социальной системе массового обслуживания, какой является автомобильный транспорт, не может не сочетаться с соответствующими методами и стилем работы ДПС. Это должны быть методы, сориентированные, прежде всего, на минимизацию принуждения и кары, приоритет убеждения и профилактики правонарушений, оказание помощи гражданам и организациям, инициативное выявление их нужд и неукоснительное соблюдение законности.

Не менее разнообразны требования, предъявляемые при выполнении других задач ДПС. Следовательно, подводя итоги работы личного состава и определяя лучших, кроме количественных

показателей, таких как средняя выявляемость нарушений ПДД, количество отработанных дней, проверенных ТС и т. д., мы должны применять такие, которые обеспечивают всесторонний подход к оценке работы инспекторов и учитывают конкретные условия несения службы. Отметим, что руководители строевых подразделений ДПС повсеместно хорошо понимают необходимость комплексной оценки работы личного состава, однако, по мнению большинства из них, ее внедрение в практику связано с необходимостью проведения сложных и громоздких расчетов. Однако другого пути нет, если мы хотим использовать важнейшую составляющую правоохранительной активности - инициативу.

Методика оценки итогов работы инспекторов ДПС по контролю за дорожным движением, которая отражает взаимосвязь между отдельными элементами труда сотрудников путем их количественной оценки в баллах. Она относительно проста и лишена недостатков, свойственных методикам, имеющим распространение в практике подразделений ГАИ, предусматривающих подведение итогов работы путем многоэтапного подсчета «по общему количеству выявленных нарушений ПДД», «равнения на лидера по выявляемости», «по числу ДТП на обслуживаемой территории», «сумме мест», занимаемых тем или иным сотрудником при ранжировании отдельных показателей, определяющих содержание служебной деятельности, и др. В соответствии с предлагаемой методикой для оценки работы инспекторов ДПС используются следующие показатели:

1. Знание служебных обязанностей, законодательных актов, инструкций, наставлений.
2. Соблюдение служебной дисциплины.
3. Культура обращения с участниками движения.
4. Активность в выявлении и пресечении наиболее опасных видов нарушений ПДД.
5. Состояние ДТА на обслуживаемой территории (только для оценки работы роты, взвода, группы ДПС в целом).
6. Выявление и пресечение правонарушений по линии охраны общественного порядка.
7. Выявление и пресечение преступлений.
8. Пропагандистская работа.
9. Качество исполнения служебных заданий.
10. Содержание спецтехники и служебного транспорта.

Указанные показатели могут оцениваться по балльной системе в зависимости от важности, актуальности и трудоемкости отраженных задач.

Подсчет баллов по показателям, обозначающих определенные виды нарушений ПДД, проставляются их значения в баллах. Например:

1. Управление транспортом в состоянии опьянения.

2. Превышение установленной максимальной скорости движения.

3. Нарушение правил обгона.

4. Нарушение правил проезда перекрестков.

Переход улицы в неустановленном месте и т.д.

ВОПРОС 2. ПОРЯДОК ПРИЕМА, УЧЕТА, РАССМОТРЕНИЯ И РАЗРЕШЕНИЯ ОБРАЩЕНИЙ В ОРГАНАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Согласно положениям Декларации о праве и обязанности отдельных лиц, групп и органов общества поощрять и защищать общепризнанные права человека и основные свободы каждый, индивидуально и совместно с другими, имеет право:

1. представлять в правительственные органы и учреждения, а также в организации, занимающиеся ведением государственных дел, критические замечания и предложения относительно улучшения их деятельности и привлекать внимание к любому аспекту их работы, который может затруднять или сдерживать поощрение, защиту и осуществление прав человека и основных свобод;

2. с целью защиты своих прав и основных свобод каждый человек, чьи права или свободы предположительно нарушены, имеет право лично или через посредство законно уполномоченного представителя направить жалобу в независимый, беспристрастный и компетентный судебный или иной орган, созданный на основании закона, рассчитывать на ее своевременное рассмотрение этим органом в ходе публичного разбирательства и получить от такого органа в соответствии с законом решение, предусматривающее меры по исправлению положения в случае нарушения прав или свобод этого лица.

Указанное право на обращение в государственные органы позволяет гражданам выразить свое отношение к осуществлению публичной власти, деятельности государственных органов по соблюдению норм Конституции Республики Беларусь, защите прав и свобод граждан, прав и законных интересов юридических лиц, заявить о своих потребностях; служит средством реализации иных прав и свобод граждан и одновременно способствует оптимизации деятельности государственных органов, иных организаций (должностных лиц) в работе по рассмотрению обращений граждан и юридических лиц.

Общие положения законодательного регулирования общественных отношений, касающихся обращений граждан в государственные органы, закрепление механизма реализации права на обращение, определение прав и обязанностей участников соответствующих отношений, порядок рассмотрения обращений, в том числе государственными органами и должностными лицами, предусмотрены в Законе Республики Беларусь от 18 июля 2011 года № 300-З «Об обращениях граждан и юридических лиц».

Жалобы могут быть поданы заявителями в течение трех лет со дня, когда они узнали или должны были узнать о нарушении их прав, свобод и законных интересов.

В случае, если вышеуказанный срок пропущен по уважительной причине (тяжелое заболевание, инвалидность, длительная командировка и др.), наличие которой подтверждено соответствующими документами, представленными заявителем, этот срок подлежит восстановлению по решению руководителя организации или индивидуального предпринимателя, и жалоба рассматривается в порядке, установленном действующим законодательством. Обращения излагаются на белорусском или русском языке.

Текст обращения должен поддаваться прочтению. Рукописные обращения должны быть написаны четким, разборчивым почерком. Не допускается употребление в обращениях нецензурных либо оскорбительных слов или выражений.

К письменным обращениям, подаваемым представителями заявителей, прилагаются документы, подтверждающие их полномочия. В обращениях должна содержаться информация о результатах их предыдущего рассмотрения с приложением (при наличии) подтверждающих эту информацию документов.

Следует отметить, что должностные лица и иные работники организаций, рассматривающие обращения, не имеют права разглашать сведения о личной жизни граждан без их согласия, а также сведения, составляющие государственные секреты, коммерческую и (или) иную охраняемую законом тайну, ставшие им известными в связи с рассмотрением обращений.

Не являются разглашением данных сведений направление обращений в организации в соответствии с их компетенцией, а также запрос и представление документов и (или) сведений, необходимых для решения вопросов, изложенных в обращениях, или представляемых по требованиям органов дознания, предварительного следствия, судов и в иных случаях, предусмотренных законодательными актами.

Не допускается ущемление прав, свобод и (или) законных интересов заявителей, их представителей, членов семей заявителей-граждан в связи с их обращением в организации, к индивидуальным предпринимателям.

Руководители организаций, индивидуальные предприниматели несут персональную ответственность за ненадлежащую работу с обращениями.

Порядок работы с обращениями граждан и юридических лиц в ОВД регламентируется приказом МВД Республики Беларусь № 370 от 22.12.2015 года «Об утверждении Инструкции об организации работы с обращениями граждан, юридических лиц и ведения делопроизводства по ним в органах внутренних дел и внутренних войсках Министерства внутренних дел Республики Беларусь».

Делопроизводство по обращениям в ОВД ведется отдельно от других видов делопроизводства и осуществляется работниками подразделений ЗГС.

Ответственность за организацию работы с обращениями и личного приема граждан, индивидуальных предпринимателей, их представителей и представителей юридических лиц несут руководители ОВД. Поступившие по почте в ОВД письменные обращения принимают работники подразделений ЗГС.

При приеме обращений, поступивших по почте, работниками подразделений ЗГС проводится проверка правильности их доставки, целостности упаковки конвертов, и сверка по реестрам заказной корреспонденции.

Письменные обращения заявителей, полученные при непосредственном обращении их в приемную граждан, принимаются сотрудниками приемных граждан. Письменные обращения заявителей, полученные при непосредственном обращении их в ОДС ОВД, принимаются сотрудниками ОДС, докладываются руководителю ОВД. После изучения руководителем ОВД передаются оперативному дежурному для регистрации в единой книге или работникам подразделения ЗГС для регистрации.

Поступившие в МВД, ГУВД, УВД электронные обращения - принимаются работниками подразделений ЗГС, в других ОВД – уполномоченными должностными лицами, назначенными приказом начальника ОВД.

Прием электронных обращений осуществляется не менее 3-х раз в течение рабочего времени в рабочие дни. Бумажные копии таких обращений регистрируются работниками подразделений ЗГС либо уполномоченными должностными лицами, назначенными приказом начальника ОВД в порядке, предусмотренном для регистрации письменных обращений.

Регистрация обращений в ОВД осуществляется с использованием одной из регистрационно-контрольных форм:

автоматизированной (электронной) - в системе автоматизации делопроизводства и электронного документооборота (далее - система «Дело»);

журнальной - в журнале учета обращений граждан, индивидуальных предпринимателей и юридических лиц.

Независимо от выбранной формы регистрации обращений работник подразделения ЗГС подразделяет обращения на группы:

- письменные и электронные обращения граждан и индивидуальных предпринимателей (с разделением в журнале по алфавиту);
- коллективные обращения (без алфавитного деления);
- обращения юридических лиц (без алфавитного деления);
- анонимные обращения;
- регистрационные карточки, оформленные по обращениям, поступившим в ходе проведения «прямых телефонных линий» (без алфавитного деления);
- обращения, внесенные в книгу замечаний и предложений.

Каждая группа обращений начинается со своего порядкового номера.

При ведении делопроизводства в системе «Дело» письменные обращения при регистрации сканируются и в электронном виде прикрепляются к регистрационно-контрольной форме.

Регистрационный штамп ОВД ставится на свободном от текста месте первой страницы обращения, на котором указываются дата поступления, регистрационный индекс, количество листов обращения и количество листов приложений.

Повторным обращениям присваивается очередной регистрационный индекс. В регистрационно-контрольных формах и на свободном от текста месте первой страницы обращения делается отметка «Повторно» с указанием регистрационных индексов предыдущих обращений.

Обращения одного и того же заявителя по одному и тому же вопросу, одновременно направленные различным адресатам и поступившие для рассмотрения в один и тот же ОВД, не являются повторными и учитываются под регистрационным индексом первоначального обращения с добавлением дополнительного порядкового номера, например: А-1; А-1/1; А-1/2 и т.д. Такие обращения приобщаются к первому экземпляру обращения и рассматриваются как одно обращение. Сведения о приобщении обращения вносятся в регистрационно-контрольную форму. Переписка по таким обращениям ведется за регистрационным индексом первоначального обращения.

При поступлении от заявителя (заявителей) нескольких идентичных обращений или обращений, содержащих уточняющие (дополняющие) документы и (или) сведения, до направления ему ответа (уведомления) на первоначальное обращение, на такие обращения может направляться общий ответ (уведомление) в сроки, установленные законодательством для рассмотрения первоначального обращения. В этом случае такие обращения учитываются как одно обращение под регистрационным индексом первоначального обращения с добавлением дополнительного порядкового номера, например: А-1; А-1/1; А-1/2.

Обращения, поступившие в ОВД из вышестоящих органов, по которым не требуется направление ответов (уведомлений) заявителям, регистрируются в регистрационно-контрольной форме входящих документов и учитываются как поручения вышестоящих органов.

Обращения, в том числе бумажные копии электронных обращений, после регистрации работниками подразделения ЗГС в течение суток передаются на рассмотрение руководителю ОВД, его заместителю или уполномоченному должностному лицу. Поручения руководителя ОВД, его заместителя или уполномоченного должностного лица о дальнейшем рассмотрении обращений оформляются в виде резолюции на обращении или на отдельном листе, который приобщается к обращению. Резолюция руководителя вносится в регистрационно-контрольную форму.

Электронные обращения подлежат рассмотрению в порядке, установленном для рассмотрения письменных обращений, с учетом особенностей, предусмотренных законодательством об обращениях.

Сроки рассмотрения обращений исчисляются со дня, следующего за днем их регистрации в тех ОВД, к компетенции которых относится решение изложенных в обращениях вопросов. При рассмотрении обращений в структурных подразделениях ОВД сроки рассмотрения обращений исчисляются со дня, следующего за днем первоначальной регистрации обращений в ОВД.

Ход рассмотрения обращений (информация о направленных запросах, полученных документах и (или) сведениях, отзыве заявителями своего обращения, уведомление заявителей о причинах превышения установленных законодательством сроков рассмотрения обращений, рассмотрение коллективного обращения тридцати и более заявителей с выездом на место), изменение сроков рассмотрения обращений, результат их рассмотрения (рассмотрение обращения по существу, оставление письменных и электронных обращений без рассмотрения по существу, направление обращений для рассмотрения организациям в соответствии с их компетенцией, прекращение переписки, списание в дело в соответствии с утвержденной номенклатурой дел), а также отметка о выдаче напоминания, предписания и его исполнении точно и

своевременно отражаются в соответствующих графах регистрационно-контрольной формы.

Письменные обращения после рассмотрения руководителем ОВД, его заместителем или уполномоченным должностным лицом возвращаются работникам подразделения ЗГС с резолюцией для дальнейшей незамедлительной передачи исполнителю под подпись в журнале.

Письменные обращения, по которым принято решение об их направлении в ОВД по подчиненности или территориальности, другой государственный орган, иную организацию в соответствии с их компетенцией, направляются в течение пяти рабочих дней в подлиннике с уведомлением об этом заявителей в тот же срок. На копии сопроводительного письма руководителями ОВД проставляется отметка об исполнении и направлении его в дело. Копии сопроводительных писем подшиваются в номенклатурное дело работниками подразделений ЗГС.

При рассмотрении обращений сотрудники ОВД в рамках проверочных мероприятий имеют право запрашивать из организаций в установленном порядке необходимые документы и (или) сведения, получать от граждан объяснения, осуществлять иные права, предусмотренные актами законодательства.

Анонимные обращения, то есть обращения заявителей, в которых не указаны фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется) либо инициалы гражданина или адрес его места жительства (места пребывания) либо наименование юридического лица (полное или сокращенное) или его место нахождения либо указанные данные не соответствуют действительности, не подлежат рассмотрению, за исключением случаев, если они содержат сведения о готовящемся, совершаемом или совершенном преступлении или решение об их рассмотрении принято руководителями ОВД, их заместителями или уполномоченными должностными лицами.

Письменные обращения должны быть рассмотрены не позднее пятнадцати дней. В случае, когда обращение не может быть рассмотрено в указанный срок, исполнитель не позднее, чем за день до его окончания, докладывает рапортом (докладной запиской) об этом руководителю ОВД, его заместителю или уполномоченному должностному лицу и ходатайствует о продлении срока рассмотрения обращения до месяца. При принятии решения о необходимости проведения по обращению дополнительного изучения и проверки, срок его рассмотрения продлевается до одного месяца без уведомления об этом заявителя, что своевременно отражается в регистрационно-контрольной форме.

В случае, когда обращение не может быть рассмотрено в месячный срок, исполнитель не позднее, чем за день до его окончания, докладывает

рапортом (докладной запиской) об этом руководителю ОВД, его заместителю или уполномоченному должностному лицу и ходатайствует о продлении срока рассмотрения обращения, с указанием срока рассмотрения обращения по существу.

При этом, заявителю в срок не позднее одного месяца со дня, следующего за днем поступления обращения, направляется письменное уведомление о причинах превышения месячного срока и сроках рассмотрения обращения по существу.

По письменному обращению может быть принято одно из следующих решений:

- о рассмотрении по существу в ОВД;
- о направлении для рассмотрения по существу по подчиненности или территориальности в другой ОВД;
- о направлении для рассмотрения по существу в другой государственный орган, иную организацию в соответствии с компетенцией;
- об оставлении без рассмотрения по существу.

Результат проверки изложенных в обращении фактов обобщается в заключение. Заключение должно быть обоснованным и мотивированным. Заключение признается обоснованным, если оно основано лишь на тех фактах, которые всесторонне, полно и объективно исследованы в ходе проверки. Заключение признается мотивированным, если в нем приведены факты (обстоятельства), ссылки на нормативные правовые акты, на которых основаны выводы должностного лица, проводившего рассмотрение, и мотивы принятых им решений.

Заключение подписывает должностное лицо, проводившее проверку, согласовывает его непосредственный начальник или лицо, исполняющее его обязанности, и утверждает руководитель ОВД либо его заместитель. По результатам проверки составляется ответ заявителю. Письменный ответ на письменное обращение излагается на языке обращения. Письменный ответ должен быть обоснованным и мотивированным (при необходимости - со ссылками на нормы актов законодательства), содержать конкретные формулировки, опровергающие или подтверждающие доводы заявителей.

Письменные ответы (уведомления) на письменные обращения подписываются руководителями ОВД, их заместителями или уполномоченными должностными лицами.

В случае подготовки заключения, письменные ответы (уведомления) на письменные обращения подписываются руководителями ОВД, их

заместителями или уполномоченными должностными лицами, утвердившими заключение.

Копия ответа (уведомления), заключение и материалы, связанные с рассмотрением обращения, приобщаются к обращению.

На каждом обращении после окончательного рассмотрения поставленных в нем вопросов руководителями ОВД, их заместителями или уполномоченными должностными лицами проставляется отметка об исполнении и направлении его в дело с указанием личной подписи и даты.

После рассмотрения вопросов, изложенных заявителем в книге замечаний и предложений, отметка об исполнении и направлении в дело проставляется на копии ответа (уведомления) заявителю, остающейся в делопроизводстве ОВД.

При рассмотрении по существу обращений, содержащих вопросы информационно-справочного характера, заключение не составляется, а направляется ответ заявителю.

При оставлении письменного обращения без рассмотрения по существу, за исключением случая, когда с заявителем ранее была прекращена переписка по изложенным в обращении вопросам, заявитель в течение пяти рабочих дней со дня, следующего за днем регистрации обращения, письменно уведомляется об оставлении обращения без рассмотрения по существу с указанием причин принятия такого решения. Оригиналы документов (при их наличии), приложенных к обращению, возвращаются заявителю с сопроводительным письмом с отражением в регистрационно-контрольной форме.

В случае отзыва заявителем своего обращения путем подачи соответствующего письменного заявления, ОВД прекращает рассмотрение этого обращения по существу. Заявителю направляется ответ о прекращении проверки по его обращению с учетом поступившего заявления об отзыве, о чем делается отметка в регистрационно-контрольной форме. Оригиналы документов, приложенных к обращению, возвращаются заявителю с сопроводительным письмом с отражением в регистрационно-контрольной форме.

Ответы (уведомления) на обращения направляются на бланках ОВД для письма с изображением Государственного герба Республики Беларусь или на бланках с угловым штампом ОВД.

Факт отправки ответов (уведомлений) заявителям отражается в реестре на отправку ответов (уведомлений) по обращениям.

По просьбе заявителя ответ (уведомление) могут быть выданы ему на руки. Заявитель удостоверяет факт получения ответа (уведомления) распиской на копии, остающейся в делопроизводстве ОВД, с проставлением даты и личной подписи.

Устные ответы даются только на устные обращения и объявляются заявителям в ходе личного приема, о чем делается отметка в соответствующей графе журнала учета приема заявителей должностными лицами ОВД.

Ответы (уведомления) на письменные и электронные обращения, поданные представителями заявителей, направляются представителям заявителей.

Ответы на электронные обращения, а также уведомления заявителей об оставлении их электронных обращений без рассмотрения по существу, о направлении электронных обращений для рассмотрения организациям в соответствии с их компетенцией, прекращении переписки, продлении срока рассмотрения обращений направляются на адрес электронной почты заявителей, указанный в электронных обращениях.

На электронные обращения даются письменные ответы (направляются письменные уведомления) в случаях, если:

- заявитель в своем электронном обращении просит направить письменный ответ либо одновременно направить письменный ответ и ответ на адрес его электронной почты;
- в электронном обращении указан адрес электронной почты, по которому по техническим причинам не удалось доставить ответ (уведомление).

При направлении ответа (уведомления) на электронное обращение, исполнитель предоставляет работнику подразделения ЗГС ОВД или уполномоченному должностному лицу ответ заявителю (уведомление) на бумажном и электронном носителях.

В электронном ответе (уведомлении) должна содержаться информация о регистрационном номере и дате ответа (уведомления), должности руководителя ОВД, его заместителя или уполномоченного должностного лица с указанием фамилии и инициалов, подписавшего ответ (уведомление) заявителю, а также фамилия исполнителя и его контактный телефон.

На бумажном носителе ответа (уведомления), подписанном руководителем ОВД, его заместителем или уполномоченным лицом, работником подразделения ЗГС или уполномоченным должностным лицом проставляется отметка (дата и личная подпись сотрудника ОВД), подтверждающая факт отправки электронного ответа (уведомления) по каналам глобальной компьютерной сети Интернет.

При ведении делопроизводства в системе «Дело» отсканированный с бумажного носителя графический образ ответа (уведомления) на электронное обращение прикрепляется в электронном виде к регистрационно-контрольной форме.

Электронные обращения, поступившие в ОВД на бумажных носителях из государственных органов (организаций), вышестоящего ОВД учитываются как электронные обращения.

В случае, если поступающие в ОВД электронные обращения аналогичного содержания от разных заявителей носят массовый характер (более десяти обращений), ответы на такие обращения по решению руководителя ОВД (его заместителя), могут размещаться на официальном сайте ОВД в глобальной компьютерной сети Интернет без направления ответов (уведомлений) заявителям. Такие обращения учитываются под регистрационным индексом первоначального обращения с добавлением дополнительного порядкового номера.

В случае, если в письменных ответах на письменные обращения содержатся решения о полном или частичном отказе в удовлетворении обращений, в таких ответах указывается порядок их обжалования с отражением информации о наименовании и месте нахождения вышестоящей организации.

В ответах на жалобы, рассмотренные в подразделениях центрального аппарата и центрального подчинения МВД, заявителям указывается возможность обжалования принятого решения в суд.

Индекс номера ответа (уведомления) состоит из регистрационного индекса обращения с дополнением других обозначений, применяемых ОВД при регистрации.

Обращения и материалы, связанные с их рассмотрением (запросы, рапорты, справки, объяснения, сведения, копии ответов, уведомлений, иные документы), после их разрешения возвращаются работнику подразделения ЗГС для формирования в дела в соответствии с утвержденной номенклатурой дел.

Вышестоящий ОВД при поступлении к нему обращения, автор которого не удовлетворен результатами его рассмотрения подчиненным ОВД, проверяет содержащиеся в обращении сведения и при наличии оснований для положительного решения изложенных в обращении вопросов рассматривает обращение по существу либо выдает соответствующему ОВД обязательное для исполнения предписание о надлежащем решении вопросов, изложенных в обращении (далее - предписание), о чем уведомляет заявителя. Подчиненный ОВД, получив предписание, должен исполнить его в указанный в предписании срок, но не позднее одного месяца с даты поступления, и в течение трех рабочих дней сообщить об этом в вышестоящий ОВД, а также направить ответ заявителю.

Письменные обращения могут быть оставлены без рассмотрения руководителями ОВД, их заместителями или уполномоченными должностными лицами в случаях:

- обращения не соответствуют требованиям, установленным действующим законодательством;

- обращения подлежат рассмотрению в соответствии с законодательством о конституционном судопроизводстве, гражданским, гражданским процессуальным, хозяйственным процессуальным, уголовно-процессуальным законодательством, законодательством, определяющим порядок административного процесса, законодательством об административных процедурах, обращения являются обращениями работника к нанимателю либо в соответствии с законодательными актами установлен иной порядок подачи и рассмотрения таких обращений;

- обращения содержат вопросы, решение которых не относится к компетенции организации, в которую они поступили, в том числе если замечания и (или) предложения, внесенные в книгу замечаний и предложений, не относятся к деятельности этой организации;

- пропущен без уважительной причины срок подачи жалобы;

- заявителем подано повторное обращение, в том числе внесенное в книгу замечаний и предложений, и в нем не содержатся новые обстоятельства, имеющие значение для рассмотрения обращения по существу;

- с заявителем прекращена переписка по изложенным в обращении вопросам.

При получении повторного обращения руководитель ОВД, его заместитель или уполномоченное должностное лицо обязаны выяснить причины такого обращения и, если оно вызвано нарушением установленного порядка рассмотрения обращений, назначить проведение служебной проверки.

Ответы (уведомления) заявителям по повторным обращениям направляются за подписью должностных лиц ОВД, утвердивших заключение.

Контроль за рассмотрением обращений осуществляет руководитель ОВД лично, через своих заместителей, руководителей структурных подразделений и работников подразделений ЗГС.

Контроль за рассмотрением обращений в ОВД осуществляется в случаях:

- когда руководитель ОВД дает указание в резолюции о докладе результатов рассмотрения обращения;

- поступления обращений из вышестоящих государственных органов, иных организаций, требующих сообщить о результатах рассмотрения;

- если поставленные в обращении вопросы ранее не были рассмотрены или рассмотрены не в полном объеме;

- не приняты необходимые меры по восстановлению нарушенных прав, свобод и (или) законных интересов заявителей.

В правом верхнем углу первого листа обращения, взятого на контроль, работником подразделения ЗГС проставляется штамп «Контроль» и указывается контрольный срок рассмотрения обращения.

Обращения, на которые даются уведомления о причинах превышения месячного срока рассмотрения и сроках рассмотрения обращения по существу с контроля не снимаются. Контроль завершается, если обращение рассмотрено по существу в установленные законом сроки, заявителю дан ответ, направлено уведомление.

Решения о снятии с контроля обращений принимаются должностными лицами, его установившими, и оформляются в виде резолюций на докладных записках, рапортах, справках о результатах рассмотрения обращений или путем подписания ими ответа заявителю.

Руководитель (работник) подразделения ЗГС не реже одного раза в неделю проводит выборку обращений, не рассмотренных в пятнадцатидневный срок, о чем докладывает рапортом (докладной запиской) руководителю ОВД под подпись. Рапорты (докладные записки) с резолюциями руководителя ОВД после ознакомления с поручениями исполнителей помещаются в накопительную папку работником подразделения ЗГС и хранятся один календарный год.

ВОПРОС 3. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПОРЯДОК ПРИЕМА ГРАЖДАН ДОЛЖНОСТНЫМИ ЛИЦАМИ ОВД. ПРАВИЛА ВЕДЕНИЯ И ХРАНЕНИЯ КНИГИ ЗАМЕЧАНИЙ И ПРЕДЛОЖЕНИЙ

Личный прием граждан, индивидуальных предпринимателей, их представителей, представителей юридических лиц организуется руководителями подразделений органов внутренних дел Республики Беларусь, соединений и воинских частей внутренних войск МВД, учреждений образования МВД, подразделений и организаций, входящих в систему ОВД.

В МВД, ГУВД и УВД оборудуются специально предназначенные помещения - приемные граждан, в которых личный прием осуществляется в соответствии с установленным порядком в будние дни уполномоченными должностными лицами.

Заявителям обеспечивается свободный доступ в приемные граждан (без оформления пропусков).

В соответствии с утвержденными графиками личный прием проводится министром внутренних дел, его заместителями, а также

руководителями и уполномоченными должностными лицами подразделений центрального аппарата и центрального подчинения МВД, а также руководителями ГУВД, УВД, их заместителями, руководителями подразделений ГУВД, УВД в установленные дни и часы не реже одного раза в месяц.

Руководители и заместители руководителей управлений, отделов внутренних дел городских, районных исполнительных комитетов (местных администраций), управления внутренних дел по охране Минского метрополитена, органов внутренних дел на транспорте осуществляют личный прием не реже одного раза в неделю. График личного приема и порядок предварительной записи на личный прием устанавливается руководителем ОВД.

Учет принятых заявителей руководителями ОВД осуществляется в журнале учета приема, который регистрируется работниками подразделения ЗГС и хранится у должностного лица ОВД, осуществляющего личный прием, или уполномоченного должностного лица ОВД.

Личный прием руководством ОВД в установленный по графику день должен начинаться не позднее 8 часов или завершаться не ранее 20 часов. В выходные дни личный прием осуществляется ответственным по ОВД. Продолжительность личного приема в рабочие дни должна составлять не менее 6 часов.

Если на день личного приема приходится государственный праздник или праздничный день, объявленный нерабочим, день личного приема переносится на следующий за ним рабочий день.

Предварительная запись на личный прием к руководителям МВД, ГУВД, УВД, осуществляют сотрудники по работе с обращениями граждан и юридических лиц или уполномоченные должностные лица. Учет граждан, записавшихся на личный прием к руководителям ОВД, ведется в произвольной форме.

После предварительной записи заявителя осуществляется подготовка справочных материалов, которые не позднее чем за день до начала приема докладываются руководителю ОВД. В этих целях в соответствующих подразделениях ОВД запрашивается информация (сведения, справки, копии заключений) о проведенных проверках и принятых по ним решениях. Руководители подразделений МВД, ГУВД, УВД незамедлительно предоставляют указанную информацию в УЗГС МВД, ОЗГС ГУВД, УВД соответственно.

При временном отсутствии в день личного приема должностного лица, личный прием проводит лицо, исполняющее его обязанности.

Руководителями МВД, ГУВД, УВД на плановой основе проводятся выездные личные приемы по актуальным для граждан вопросам, при необходимости с привлечением представителей средств массовой информации и общественных объединений. Такие приемы проводятся в помещениях ОВД либо по согласованию в помещениях местных исполнительных и распорядительных органов.

Должностные лица ОВД, проводящие личный прием, а также должностные лица ОВД, уполномоченные осуществлять предварительную запись на личный прием, не вправе отказать в личном приеме, записи на личный прием, за исключением случаев:

- обращения по вопросам, не относящимся к компетенции ОВД;
- обращения в неустановленные дни и часы;
- когда заявителю в ходе личного приема уже был дан исчерпывающий ответ на интересующие его вопросы;
- когда с заявителем прекращена переписка по изложенным в обращении вопросам.

Должностное лицо, осуществляющее личный прием, для обеспечения квалифицированного решения поставленных заявителем вопросов может привлекать к их рассмотрению сотрудников соответствующих подразделений ОВД или получать у них необходимую информацию, а также применять технические средства (аудио- и видеозапись, кино- и фотосъемку), о чем заявитель должен быть уведомлен до начала личного приема.

Книга замечаний и предложений ведется в:

- МВД, территориально обособленных подразделениях центрального аппарата и центрального подчинения МВД;
- подразделениях, подчиненных департаментам исполнения наказаний, охраны, финансов и тыла, главному управлению по борьбе с организованной преступностью и коррупцией, главному управлению собственной безопасности МВД и их территориально обособленных подразделениях;
- соединениях, воинских частях внутренних войск МВД;
- ГУВД, УВД, территориально обособленных подразделениях аппаратов ГУВД, УВД;
- управлениях, отделах внутренних дел городских, районных исполнительных комитетов (местных администраций), управлении внутренних дел по охране Минского метрополитена, органах внутренних дел на транспорте и их территориально обособленных подразделениях.

Руководители ОВД обязаны создать условия, позволяющие гражданам в письменной форме вносить замечания и (или) предложения в книгу замечаний и предложений.

Приказом начальника ОВД ответственным за ведение книги замечаний и предложений назначается начальник ОДС, а за хранение книги замечаний и предложений - старший штатного наряда ОДС. При отсутствии должности начальника ОДС в штате ОВД, а также в структурных подразделениях, дислоцирующихся отдельно, приказом начальника ОВД ответственным за ведение и хранение книги замечаний и предложений назначается сотрудник из числа начальствующего состава ОВД, за исключением лиц штатного наряда ОДС.

Книга замечаний и предложений хранится в помещении ОДС, или контрольно-пропускном пункте ОВД, или в ином служебном помещении у лица, ответственного за ее хранение. Информация о местонахождении книги замечаний и предложений и лицах, ответственных за ее ведение и хранение, размещается на информационном стенде в фойе здания ОВД.

После внесения заявителем записи в книгу замечаний и предложений старший штатного наряда ОДС или ответственное должностное лицо обязано изучить содержание этой записи и в случае, если замечание или предложение требуют немедленного реагирования, принять необходимые меры по их рассмотрению.

В случае, когда в замечаниях или предложениях, внесенных в книгу замечаний и предложений, сообщается о готовящемся, совершаемом или совершенном преступлении, старший штатного наряда ОДС при наличии возможности принимает у гражданина заявление о преступлении, а при отсутствии такой возможности - незамедлительно составляет рапорт, который регистрируется в установленном порядке.

Замечания или предложения докладываются старшим штатного наряда ОДС или ответственным должностным лицом руководителю, его заместителю или уполномоченному должностному лицу ОВД в течение дежурных суток. Поручения оформляются в форме резолюций в книге замечаний и предложений в специально отведенной графе. Копии записи передаются работником подразделения ЗГС для учета, последующей передачи исполнителю и осуществления контроля за сроками рассмотрения замечаний и предложений. Содержание записи и установочные данные заявителя вносятся в регистрационную форму в специально предназначенную группу за регистрационным номером книги замечаний и предложений.

По окончании проверки по замечанию или предложению копия ответа заявителю передается исполнителем ответственному должностному лицу за ведение книги замечаний и предложений для внесения соответствующей отметки о результате рассмотрения замечания или предложения и направлении ответа заявителю (дата и регистрационный номер ответа или уведомления), в том числе о продлении срока рассмотрения. Копии ответов заявителям хранятся в

накопительной папке вместе с книгой замечаний и предложений по месту ее ведения.

В случае заполнения всех страниц книги замечаний и предложений до истечения календарного года она хранится вместе с новой книгой замечаний и предложений по месту ее ведения, а по истечении календарного года - в течение пяти лет в архиве ОВД. Замечания или предложения нумеруются порядковыми номерами с начала календарного года.

ЗАДАНИЯ И МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ К СЛЕДУЮЩЕМУ ЗАНЯТИЮ

Вопросы для повторения:

1. Критерии оценки работы инспектора ДПС.
2. Порядок приема, учета, рассмотрения и разрешения обращений в органах внутренних дел.
3. Организация и порядок приема граждан должностными лицами ОВД. Правила приема ведения и хранения книги замечаний и предложений.

Для более глубокого изучения вопросов темы можно воспользоваться следующей литературой:

Нормативные правовые акты:

1. Об обращениях граждан и юридических лиц: Закон Республики Беларусь, 18 июля 2011 г., № 300-З; в ред. Закона Республики Беларусь от 15.07.2015 г., № 306-З // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.

2. Об утверждении Инструкции об организации деятельности подразделений дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Республики Беларусь от 01.06.2012 №155 (в редакции приказа МВД Республики Беларусь от 22.03.2013 №104).

3. Об утверждении Инструкции об организации работы с обращениями граждан, юридических лиц и ведения делопроизводства по ним в органах внутренних дел и внутренних войсках Министерства внутренних дел Республики Беларусь: приказ МВД Респ. Беларусь, 22 дек. 2015 г., № 370.

Основная литература:

Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. – М.: Спарк, 2000. – 656 с.

Дополнительная литература:

Постникова, А.А. Административная деятельность органов внутренних дел: курс лекций: в 2 ч. / А.А. Постникова; Мн-во внутр. дел Республики Беларусь, Акад. МВД. – Минск: Акад. МВД Республики Беларусь, 2011. – Ч. 1. – 382 с.