

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА  
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»**

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ДЕПАРТАМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



## **БЮЛЛЕТЕНЬ № 9**

**Ключевые процессы  
в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения  
на уровне субъектов Российской Федерации**



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
«ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ  
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»**

**Москва 2010**

**Под общей редакцией:**  
**Главного государственного инспектора  
безопасности дорожного движения Российской Федерации  
В.Н. Кирьянова**  
**Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»  
Б.Е. Циклиса**

**Коллектив составителей:  
Н.Н. Чуклинов, В.П. Мартынов**

**Бюллетень № 9 / Н.Н. Чуклинов, В.П. Мартынов. 2010 г. – 160 с., табл.**

Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения носят комплексный характер – их обязаны планировать и проводить органы исполнительной власти разных уровней, предприятия различных форм собственности, общественные организации и движения.

В сборнике приводятся результаты научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, выполненных в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» в части, касающейся выбора и обоснования мероприятий уровня субъектов Российской Федерации.

Предназначен для сотрудников, обеспечивающих формирование комплексных программ повышения безопасности дорожного движения.

## Оглавление

Предисловие.....	5
Роль транспорта в мировой экономике и тенденции его развития.....	7
Формы и методы управления транспортной сферой.....	10
Кардинальные изменения в проблеме ОБДД и путях её решения.....	15
Законодательные основы деятельности по ОБДД.....	19
Система ОБДД как объект управления.....	24
Ключевые направления деятельности по ОБДД.....	27
Стратегия действий и региональная политика.....	30
Участники деятельности по ОБДД и распределение функций на региональном и местном уровнях.....	33
Экономические механизмы ОБДД.....	38
Градостроительные решения и зонирование территорий.....	43
Организация и регулирование дорожного движения.....	45
Строительство и эксплуатация автомобильных дорог.....	51
Сокращение числа ДТП, связанных с употреблением алкоголя.....	60
Организация парковки транспортных средств.....	65
Применение дорожных знаков, светофоров и разметки.....	71
Организация грузовых перевозок.....	80
Наружное освещение автомобильных дорог и улиц.....	86
Региональная программа управления скоростью движения.....	87
Использование ремней безопасности.....	93
Взаимодействие служб на месте ДТП и медицинская помощь пострадавшим.....	94
Система контроля и надзора в области обеспечения БДД.....	97
Контроль за режимом труда и отдыха водителей.....	101
Совершенствование процесса организации перевозок пассажиров.....	104

Безопасность движения пешеходов и велосипедистов .....	112
Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма .....	114
Повышение эффективности подготовки водителей.....	122
Воздействие на правосознание участников дорожного движения .....	124
Реклама на транспортных средствах, наружная реклама.....	127
Применение Интернет-технологий .....	131
Комплексная программа применения технологий ГЛОНАСС в автотранспортном комплексе .....	136

## Предисловие

ОБДД является комплексной деятельностью, затрагивающей функционирование многих отраслей народного хозяйства и характеризующейся множественностью субъектов управления, большинство из которых также осуществляют деятельность в иных сферах.

Исследования, проведенные в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» однозначно подтверждают, что качественное улучшение сложившейся ситуации в области ОБДД возможно только за счет улучшения выполнения функций и реализации полномочий каждым участником в отдельности по объектному или функциональному принципу в рамках существующей в настоящее время модели управления в области ОБДД.

В результате проведенных исследований выявлено, что действующая модель характеризуется отсутствием четкого распределения и закрепления функций и ответственности между субъектами управления на региональном уровне управления, а разобщенность и недостаточная координация действий территориальных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации приводит к возникновению противоречий и несогласованности при осуществлении деятельности в сфере обеспечения БДД. Все это исключает комплексный подход к решению задач в сфере БДД, снижает управляемость системы обеспечения БДД и не способствует ориентации субъектов управления на конечный результат и решение существующих проблем.

Комплексный подход является технологией, позволяющей определить проблемные зоны, связанные с распределением функций участников процессов ОБДД, в том числе зон ответственности, не закрепленных за участниками ОБДД, с дублированием функций, выполнением функций, не связанных с профильным направлением деятельности участников, и разработать предложения по их устранению (по ключевым процессам).

Таким образом, совершенствование модели управления деятельностью в области ОБДД на региональном уровне, предполагает, в первую очередь, разработку предложений по оптимизации ключевых процессов ОБДД и на их основе совершенствование состава участников, существующего порядка распределения и выполнения основных управленческих функций участников системы управления ОБДД, а также координации их деятельности. Это позволит обеспечить эволюционность и преемственность при осуществлении всех преобразований без радикальных изменений в составе и задачах участников модели управления деятельностью в области ОБДД и потери управляемости для достижения качественного улучшения ситуации в данной сфере.

Комплексная программа ОБДД включает перечень мероприятий по отдельным направлениям ОБДД (по сокращению определенных видов или причин дорожно-транспортной аварийности) с указанием этапов их выполнения, сроков и объемов требуемых для этого ресурсов, прогнозных

оценок их результативности (в показателях достижения определенных целевых заданий), а также перечень возможных исполнителей.

Для формирования исходной базы мероприятий (с целью их дальнейшего отбора в Программу) используются данные массива информации о возможных мероприятиях по снижению дорожно-транспортной аварийности, их результативности, собираются предложения от всех заинтересованных лиц и организаций, проводятся специальные опросы.

При этом основное внимание обращается на мероприятия, способы и методы, относящиеся к выбранной в Программе стратегии решения задач (с обязательным учетом направлений деятельности по ОБДД, включенных в исходное задание на разработку региональной Программы в качестве приоритетных). Мероприятия предварительно группируются по целевому признаку, т.е. по признаку направленности на достижение определенного показателя, в целевые проекты.

После формирования исходной базы данных мероприятий, проводится их оценка и отбор в Программу.

Отбор мероприятий в Программу должен проводиться в соответствии с принципами целевой ориентации и обоснованности мероприятий. Каждое мероприятие, кроме группы мероприятий общего характера, должно быть связано с достижением определенного целевого задания. На этом этапе должна быть оценена приблизительная результативность каждого отобранного мероприятия или группы мероприятий и требуемые для его реализации сроки и объемы финансирования, а также предварительно определены его возможные исполнители.

Настоящий сборник включает подборку мероприятий и направлений деятельности по ОБДД на региональном уровне, выделенных по результатам проведенных исследований.

Технико-экономическое и социально-экономическое обоснование выбора наиболее оптимального для условий данного региона комплекса мероприятий носит индивидуальный характер и для оценки их эффективности могут использоваться:

- имеющиеся данные о фактической результативности проведенных аналогов мероприятий;
- данные из научно-технической литературы о результативности определенных типов мероприятий или отдельных мероприятий;
- теоретические и эмпирические модели влияния мероприятий определенного типа на сокращение определенных видов (классов) дорожно-транспортной аварийности;
- результаты экспертной оценки специалистов.

Перечень научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, использованных при подготовке настоящего сборника, опубликован в Бюллетене №6.

## **Роль транспорта в мировой экономике и тенденции его развития**

Транспорт занимает одно из ведущих мест в мировом хозяйстве и обладает рядом существенных черт, присущих ему как сложному межотраслевому комплексу.

Основные фонды транспорта составляют около 20% национального богатства промышленно развитых стран, на транспорт приходится более 90% установленной мощности всех первичных двигателей, его доля в валовом национальном продукте составляет от 5 до 9% по разным странам. В крупных промышленных агломерациях сооружения транспорта занимают до 30% всей площади территории, а в крупных городах — до 60%. Наибольшую площадь занимают хозяйства автомобильного транспорта. Поэтому в настоящее время во многих странах в связи с ухудшающейся экологической обстановкой больше внимания уделяется развитию железнодорожного и внутреннего водного транспорта.

Параллельно с этим за последние 10-15 лет происходило отделение функций собственности на суда, самолеты и подвижной состав от функций профессионального управления ими, что выразилось в появлении новой формы мелкого и среднего предпринимательства.

Рост мировой торговли и международного туризма требует огромных инвестиций в транспортные средства и объекты инфраструктуры. Размеры этих инвестиций, по прогнозным оценкам Германского транспортного банка на период до 2010 г. оцениваются в 3 трлн долл.

Изучение практики ряда экономически развитых стран — Германии, Франции, Японии и других — показывает, что основная магистральная сеть и базовая часть основных фондов инфраструктуры остается в основном в государственной собственности. При этом частные перевозочные компании обычно арендуют железнодорожные пути, находящиеся в собственности и прямом ведении государства.

Сегодня практически завершено создание единой международной транспортной системы из примерно 300 крупных транспортных узлов, связанных между собой 60—80 «транспортными коридорами» в виде единых комплексов смешанных и, прежде всего, интермодальных сообщений, когда заказчик знает только исходный и конечный пункт перемещения и ему не надо отслеживать перевалку грузов с одного вида транспорта на другой. В каждом транспортном коридоре задействованы все виды транспорта и на каждом географическом направлении конкурирует несколько таких транспортных коридоров.

Транспорт России занимает особое место в мировой транспортной системе не только в силу выгодного территориального местоположения (наибольшая по величине территория самого крупного континентального материка, связывающая внутренними путями многие государства), но и в силу наличия уже функционирующей транспортной системы, готовой к интеграции в мировую транспортную систему. Предоставляя свои мощности,

материально-техническую базу и ресурсы для обеспечения перемещений импортных и транзитных грузо- и пассажиропотоков через территорию страны, транспорт России обслуживает потребности не только внутренне-го, но и международного оборота.

Действующей Транспортной стратегией Российской Федерации в качестве стратегического приоритетного направления развития транспортного комплекса определяется **интеграция России в мировой рынок транспортных услуг**.

В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт должен стать мощным эффективным инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в системе мирохозяйственных связей, а экспорт транспортных услуг должен стать весомой составляющей национального продукта Российской Федерации.

В качестве экспортных транспортных услуг предлагается использование транзитного потенциала российской транспортной системы; реализация геостратегической миссии России как естественного моста между Европой и Азией; а также увеличение доли российских транспортных компаний в обслуживании экспортных и импортных грузопотоков.

С учётом огромной территории и широкой гаммы средств транспортного обеспечения, в России будут развиваться региональные транспортно-логистические центры. Ряд из них уже сложились в Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Самаре, Нижнем Новгороде, Астрахани, Екатеринбурге, Омске, Новосибирске, Красноярске, Хабаровске.

Развитие и функционирование транспортных систем сейчас во многом определяется процессом автомобилизации и успешностью решения связанных с ним проблем.

Наблюдаемые в последние годы положительные процессы российской экономики сопровождаются динамичным развитием автомобильного транспорта, который в силу своей специфики — экономической эффективности перевозок на малые и средние расстояния, значительной автономности, возможности доставки грузов и пассажиров "от двери до двери" — вышел на ведущее место в структуре транспортного комплекса Российской Федерации по объёмам перевозок грузов и пассажиров.

При обсуждении вопроса «О стратегии развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации» на заседании Государственного совета (№11 от 29 октября 2003 года) констатировалось, что растущая индивидуальная мобильность становится одним из символов нового образа жизни. При этом россияне сделали однозначный выбор в пользу автомобиля. Парк личных автомобилей в обозримом будущем будет увеличиваться на 50% каждые 10 лет.

В настоящее время автомобильный транспорт обеспечивает около 2/3 объёма грузовых и пассажирских перевозок. Такие показатели, как уровень обеспечения транспортной подвижности и уровень транспортной доступ-

ности, становятся важнейшими показателями качества жизни населения, особенно в крупных и крупнейших городах России, где проживает более трети населения страны и сосредоточено более половины её автомобильного парка. К 2025 году развитие дорожной сети и другой инфраструктуры позволит восьми из десяти российских семей активно пользоваться автомобилем.

Устойчивое развитие транспортного комплекса требует проведения обширного комплекса работ:

- разработка целевых показателей для оценки состояния транспортной системы города;
- прогнозные оценки потребностей города в транспортных услугах и в значениях целевых показателей;
- обеспечение транспортного баланса грузовых и пассажирских перевозок различными видами транспорта (метрополитен, железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный транспорт) с учетом межрегиональной и международной интеграции;
- совершенствование законодательной и нормативно-правовой базы в сфере городского градостроительства, транспортного планирования, развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры;
- разработка и принятие стандартов качества и безопасности транспортного обслуживания;
- совершенствование механизмов финансирования мероприятий по развитию транспортной отрасли, включая подготовку предложений по внесению изменений в налоговое законодательство, по созданию специализированных фондов, по привлечению частных инвестиций и др.
- комплексный анализ транспортной схемы и количественная оценка влияния на достижение целевых показателей функционирования транспортной системы мероприятий по развитию улично-дорожной сети (включая увеличение объемов гаражного строительства и временных парковок), дорожно-мостовому строительству, строительству дублеров городских магистралей;
- переход к активному управлению спросом на пассажирские и грузовые перевозки экономическими, административными, градостроительными, организационными, информационными и др. методами;
- создание постоянно действующей системы мониторинга транспортной ситуации в городе;
- формирование оптимальной городской маршрутной сети пассажирских перевозок различными видами транспорта (автобус, троллейбус, трамвай, такси и другие) на основе социальных стандартов транспортного обслуживания населения, сокращение длительности поездок, повышение частоты и регулярности движения, повышение комфортности;
- организация приоритетного движения наземного общественного транспорта по улично-дорожной сети, создание выделенных полос,

регулирование движения по полосам, обеспечение приоритетов при маневрировании в конечных пунктах маршрутов, реконструкция пересадочных узлов, оптимизация размещения торговых павильонов и других зданий в транспортно-пересадочных узлах и т.д.;

- развитие скоростного внеуличного массового транспорта, в том числе за счет создания новой сети скоростных линий метрополитена хордовой направленности с выходом за пределы МКАД и в районы массовой жилой застройки, к аэропортам;
- правовое закрепление проблем целевого использования земель городского транспорта (остановки, автостанции, конечные станции маршрутов, сложные транспортные узлы и т.д.), освоение подземного пространства для создания элементов транспортной инфраструктуры;
- развитие пешеходных и велосипедных коммуникаций и пространств (тротуары, переходы, пешеходные зоны, площади и т.п.);
- создание условий и средств передвижения детей, инвалидов и лиц с ограниченными возможностями;
- введение ограничений на въезд в отдельные зоны городской территории;
- повышение уровня подготовки и квалификации специалистов транспортных отраслей (управленцы, инженерные кадры, машинисты, дорожники, ремонтники и многие другие), решение социально-бытовых вопросов;
- реализация мер по снижению негативного влияния транспорта на экологическую обстановку;
- строительство гаражей и временных парковок, организационно-правовые и технические проблемы управления единым парковочным пространством;
- реализация федеральной и региональной программ повышения безопасности дорожного движения, повышение ответственности и дисциплины участников дорожного движения, повышение безопасности пешеходов, создание действенной системы гражданского контроля за соблюдением в городе Правил дорожного движения;
- создание интегрированного комплекса автоматизированных систем с применением информационных технологий для управления развитием и функционированием транспортной системы города, включая внедрение современных систем управления дорожным движением с использованием методов и средств интеллектуальных транспортных систем, навигационных и телекоммуникационных технологий.

## **Формы и методы управления транспортной сферой**

В управлении транспортом используются различные механизмы регулирования. Одним из них является государственное предпринимательство, которое осуществляется на основе распоряжения и управления государственной собственностью и через систему «государственных рынков», государственных заказов в различных секторах экономики.

Предпринимательство в сфере государственной собственности, способствуя решению различных проблем макроэкономического характера, по ряду причин не может осуществляться на чисто рыночных принципах. Наиболее важной причиной является учет характера общественных потребностей, удовлетворяемых конкретной отраслью, в том числе транспортом. Поэтому установка исключительно на извлечение прибыли делала бы государственное предпринимательство, во-первых, трудно отличимым от частного и, во-вторых, была бы просто несовместима с выполнением задач регулирования. Это не означает, что государственные предприятия вовсе не должны ставить своей задачей получение прибыли. Но масштабы прибыли должны быть ограничены, так как в противном случае из-за повышения тарифов пострадает бюджет потребителей. Отсутствие прибыли тоже нежелательно, так как даже при полной самоокупаемости приходится ущемлять интересы потребителей, но уже посредством налогов с целью компенсации потерь.

Помимо распоряжения и управления собственностью, государственное предпринимательство осуществляется также через систему «государственных рынков», являющихся частью общенационального рынка. На этих рынках на основе договоров государство в лице его различных органов размещает заказы и производит закупки у частного капитала, превращая свой спрос в весьма значимый фактор формирования и развития рыночной экономики. Например, сопровождая заказы определенными условиями, государство как наиболее стабильный платежеспособный партнер ориентирует частных производителей на инвестиции в проведение тех или иных структурных преобразований.

Механизм «государственных рынков» оказывает влияние и на развитие транспорта. Об этом свидетельствуют расходы, идущие на закупки различных услуг, подвижного состава, оборудования для навигации и контроля за безопасностью движения, компьютерной техники и материалов для нужд строительства дорог, на текущее содержание и развитие городских транспортных систем. Например, в США доля таких расходов в федеральных бюджетных средствах, предназначенных на подобные цели, составляет 3%, а в бюджетах штатов и местных органов власти — менее 2%. Однако абсолютная величина стоимости закупок штатами и местными властями в 8 раз и более превышает соответствующую сумму федерального правительства.

Развитие отношений партнерства государства и бизнеса также является одной из важных форм регулирования транспорта. В последние 20-25 лет в западных странах проявляется тенденция отхода государства от опоры только на собственные силы и средства при решении экономических и социальных задач. Возможности для этого сдвига лежат в институциональном изменении состава производственной инфраструктуры, обусловленного рядом факторов, и прежде всего развитием научно-технического прогресса и повышением жизненного и культурного уровня населения. На

этой основе на транспорте прежде изолированное существование различных укладов дополняется различными формами их взаимодействия, кооперирования ресурсов и усилий, т.е. партнерскими отношениями. При этом каждый участник партнерства концентрирует внимание на тех видах деятельности, которые он способен выполнять наилучшим образом: государственные структуры — обычно на разработке и постановке целей, установлении приоритетов в реализации программ и проектов, частичном их финансировании, контрольных функциях; негосударственные структуры берут на себя также часть финансирования строительства и управления им. В результате создаются условия для преодоления, взаимного погашения или смягчения «провалов» как государства, так и рынка.

Особенно часто кооперирование государственных и частных усилий практикуется в строительстве путей сообщения, которое характеризуется высокой капиталоемкостью и длительными сроками реализации.

Выход из сложных ситуаций обычно находят в организации многоканального финансирования, объединении средств частных фирм и местного бюджета, благотворительных пожертвований и т.д. В США местные и региональные власти ведут изыскание нетрадиционных источников дорожного финансирования, привлекая к участию в нем частный сектор промышленности. Вследствие этого на уровне штата, города и округа принимаются законы, способствующие вовлечению частного сектора в развитие дорожной сети.

Сходные способы финансирования развития городского транспорта существуют и в европейских странах при участии в кредитовании частных банков.

Выпуск облигаций является менее распространенным механизмом аккумуляции средств. Преимуществами применения облигаций считается привлечение в основном мелких частных капиталов, держателями которых являются, как правило, отдельные граждане, мелкие и средние фирмы. Облигации используются для финансирования долгосрочных проектов. Их удобство заключается в возможности пополнения инвестиционных средств в процессе выполнения программы развития городского транспорта. Являясь ценной бумагой, облигации приносят их владельцу некоторый доход, сопоставимый с банковским процентом по вкладам, но чаще всего несколько выше. Все эти факторы делают финансирование инвестиционных программ с помощью выпуска облигаций эффективным средством накопления капитала.

В западных странах широкое применение находит создание консорциумов для строительства технически сложных и фондоемких сооружений городского транспорта общего пользования. Консорциумы, представляющие собой временные объединения отдельных компаний для выполнения определенных задач, в силу гибкости и устойчивости своей организационной формы, могут решать наиболее сложные задачи с высокой эффективностью. В консорциумы, как правило, объединяются строительные и

машиностроительные компании, фирмы по производству средств автоматизации и программных продуктов.

Одним из основных инструментов государственного регулирования транспортного сектора стран с развитой рыночной экономикой является дерегулирование, суть которого заключается в смягчении слишком жестких правил выдачи лицензий на транспортные операции и регулирования транспортной деятельности. До проведения политики дерегулирования задачей лицензирования являлось осуществление жесткого контроля со стороны правительственных органов за количеством фирм, действующих на рынке транспортных услуг, т.е. контроля над «входом» на рынок с целью предотвращения разрушительной конкуренции и отбора наиболее перспективных претендентов.

Ограничение конкуренции на автомобильном и других видах транспорта, связанное с проведением жесткой политики лицензирования, негативно сказалось на эффективности транспорта, что вызвало необходимость ослабления государственного контроля. В Великобритании система лицензирования была отменена в 1968 г., в США впервые существенные изменения в систему регулирования были внесены в 1977 г., когда Управление гражданской авиации разрешило свободный «вход» на определенные маршруты. В 1978 г. был принят Закон о дерегулировании воздушного транспорта (Airline Deregulation Act of 1978), направленный на освобождение отрасли от контроля над «входом», «выходом» и тарифами. В 1980 г. были приняты Закон 96-296 о дерегулировании автомобильного транспорта (Motor-Carrier Act of 1980, MC-80) и Закон 96-488 (Закон Стаггера) о железнодорожном транспорте.

Новыми законами США решение о выдаче лицензии не ставилось в зависимость от количества фирм, уже действующих на транспортном рынке. Сертификат перестал ограничивать номенклатуру перевозимых автотранспортом грузов, допуская осуществление обратных перевозок, разрешая обслуживание любых промежуточных пунктов на оговоренном маршруте.

Система управления автомобильным транспортом определяется прежде всего формами собственности. В настоящее время в количественном отношении, т.е. по числу предприятий автотранспорта, преобладает частная собственность. Парк грузовых автомобилей характеризуется сильной распыленностью. Так, в США насчитывается более 6,5 млн владельцев грузовых автомобилей, при этом около 70% из них имеют по одному автомобилю. В автопредприятиях (по американскому законодательству, автопредприятием может быть автохозяйство, имеющее 10 и более автомобилей) сосредоточено около 12% парка.

В области автомобильных пассажирских перевозок в США и других промышленно развитых странах функционируют тысячи частных, муниципальных государственных и смешанных (государственно-частных) предприятий. Подавляющая часть автобусных предприятий принадлежит мелким предпринимателям, имеющим в своем распоряжении 1 — 3 автомобиля, которые часто эксплуатируются на основах «семейного бизнеса». Вместе

с тем существуют и крупные компании, в руках которых сосредоточена значительная часть автобусов.

Автобусные предприятия регистрируются в соответствующих государственных органах, разрешение на перевозки пассажиров в городском сообщении выдают городские власти, в пригородном — власти штата, департамента, а в международном сообщении — центральные государственные органы.

Учитывая важное экономическое и социальное значение автотранспорта, все промышленно развитые государства создали централизованные органы управления им.

В США в составе Министерства транспорта создано три подразделения, занимающихся вопросами автомобильного транспорта: Администрация шоссейных дорог, Администрация по безопасности на автомобильных дорогах и Администрация городского общественного транспорта.

Кроме государственных органов, существует сеть общественных организаций, задачи которых обычно сводятся к содействию индивидуальному автотранспорту, улучшению организации коммерческих перевозок и повышению безопасности движения. Например, Американская ассоциация грузовых автомобильных перевозок имеет отделы научных исследований, рекламы, безопасности движения, сохранности грузов и транспортных средств и др.

Помимо специальных государственных и общественных органов управления, в различных министерствах США, сенатских комиссиях, комитетах палаты представителей и других организациях созданы многочисленные комиссии, комитеты, бюро занимающиеся вопросами эксплуатации автомобильного транспорта, защиты окружающей среды, борьбы с шумом, сохранности грузов, финансовой отчетности, энергетики, стандартов и др.

**Японская Ассоциация грузовых автоперевозчиков** была создана для оказания помощи в развитии грузового автомобильного транспорта в 1948 г. как добровольное юридическое лицо. В 1969 г. в результате реорганизации Национального союза перевозчиков наземного грузового автотранспорта и Национальной Федерации кооперативных союзов по грузовым перевозкам произошло слияние трех организаций. В 1990 г. Ассоциация грузовых автоперевозчиков специальным указом Министра транспорта определена как организация для делового сотрудничества на грузовом автотранспорте с делегированием ей отдельных функций государственного управления.

Каждая префектура Японии имеет свои собственные ассоциации, членами которых являются местные автопредприятия, для которых японская Ассоциация автоперевозчиков является центральным органом. Ассоциация на местах осуществляет свою деятельность за счет средств, поступающих от налогов на топливо и членских взносов.

Для повышения безопасности движения Ассоциация ежегодно проводит общенациональный конкурс водителей. С целью решения экологических

проблем Ассоциация стимулирует применение альтернативных видов топлива и предоставляет перевозчикам ссуды для замены старых грузовых автомобилей. В настоящее время разрабатывается система перевозок с применением спутниковой связи. Кроме этого, Ассоциация реализует три проекта: совместный маркетинг, работа с персоналом, разработка совместной информационной системы перевозок, для чего создается сеть системы информации, охватывающая 120 совместных структур по всей стране. Целью этой разработки является возможность обмена информацией о грузе и автомобилях и повышение качества обслуживания клиентов.

**В Великобритании** в состав Министерства по вопросам окружающей среды входит главное дорожное управление, ведающее общей политикой, планированием и финансами развития сети дорог.

В районах имеются отделы дорожных инженеров, ответственных за содержание магистральных дорог и за проекты улучшения магистральных дорог. Они осуществляют также функцию связующего звена между центральными и местными органами власти при осуществлении работ по дорожному строительству. Основными источниками средств для нового строительства являются правительственные субсидии и дотации.

В последние годы приняты меры по повышению роли местных органов власти в решении вопросов о расширении дорожной сети и развитии транспорта. Министерство рассматривает программы развития автотранспорта, дорог и общественного транспорта, которые готовят власти графств, и выделяет им дотации.

Государственному регулированию подвергаются в первую очередь компании общего пользования, а в сфере грузовых перевозок — и не общего пользования. От лицензирования освобождены грузовые автомобили с собственным весом менее 1,5 т для более тяжелых автомобилей введена система качественных лицензий в целях обеспечения лучшей безопасности.

## **Кардинальные изменения в проблеме ОБДД и путях её решения**

Как отмечают ЕКМТ, ВОЗ и Всемирный банк, с годами в осмыслении проблемы безопасности дорожного движения и путей её решения произошел крупный сдвиг, который характеризуется нижеследующим:

- хотя ДТП могут происходить и их нельзя предотвратить полностью, травматизм от ДТП можно прогнозировать и сокращать;
- существенное значение имеют достоверные данные об аварийности и дорожном движении и научный подход к решению проблемы, которые позволяют осуществлять рациональный анализ и принять эффективные меры для исправления ситуации;
- дорожно-транспортный травматизм является настолько важной проблемой, что многие секторы, включая здравоохранение, должны в полной мере разделять ответственность и участвовать в действиях, направленных на реализацию мер по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

Все стороны, обеспечивающие работу транспортной системы, должны последовательно «встраивать» в свою деятельность и обеспечивать внедрение элементов безопасности с тем, чтобы избежать часто встречающихся ошибок участников дорожного движения, полнее учитывать уязвимость человеческого организма и осознавать ключевую важность управления скоростными режимами движения.

Дорожно-транспортный травматизм является проблемой социального равенства — следует стремиться к равной защите в дорожном движении всех пользователей дорог для того, чтобы избежать несправедливого переложения бремени увечий и смертей на более уязвимых пользователей, таких как, например, пешеходы и дети. Даже в странах с высоким уровнем доходов риск травм на дорогах для детей из малообеспеченных семей в пять раз выше, чем из материально обеспеченных.

Передача международных знаний и передового зарубежного опыта дает положительные результаты в том случае, если учитывается специфика существующих местных проблем, условий движения и состав транспортных потоков, а также знания местных специалистов.

Меры в области повышения БДД, предпринимаемые на местном, региональном и общенациональном уровнях, должны помогать обеспечивать эффективную и быструю реакцию на изменение местных условий.

Главным событием последнего времени в политике в области обеспечения безопасности дорожного движения был отход от прежнего акцента на то, что в проблемах безопасности дорожного движения виноваты, в первую очередь, сами участники ДТП, а не различные элементы современной сложной транспортной системы и её функционирования.

Прежняя политика в области обеспечения безопасности дорожного движения делала упор на введение законодательных норм на такие базовые функции управления дорожным движением, как допуск к вождению и техосмотр транспортных средств, а также на ожидание перемен в поведении людей под воздействием информации и пропаганды. Подобные меры обычно проводились в отрыве от других, в качестве главного направления политики в области безопасности дорожного движения, которое было призвано убедить пользователей **обеспечивать безопасность своим поведением**. Однако эффект такой политики оказывался недостаточным. Приводился довод, что роль скоро ведущей причиной ДТП являются ошибки человека, наиболее эффективно их можно преодолеть, обучая и тренируя пользователя дорогой навыкам более правильного поведения. Исследовательские работы продолжают показывать, что такой акцент только на обучение и тренировку неверен. Излишний упор на роль индивидуальной ответственности и объявление жертвы или участника ДТП виновными в его совершении мешают компетентным властям в полной мере выполнять свои обязанности.

Такие подходы уступили место (в нескольких странах в 1970-е годы и более широко в 1980-е годы) все более успешным стратегиям, которые

признали потребность в системном подходе, сформулированном в США и сосредоточившемся на совершенствовании инфраструктуры, обеспечении технической безопасности транспортного средства (особенно пассивной безопасности) и на соблюдении пользователями дорог ключевых мер безопасности. Системный подход включает разработку целевых показателей, применение систематических и обоснованных доказательными фактами мер, направленных **на предотвращение** дорожно-транспортных происшествий и **снижение тяжести их последствий**, а также оказание медицинской помощи после аварии. При таком подходе, наряду с законодательными мерами, стали широко применяться и другие меры, нацеленные на достижение конечного результата, такие как: автоматизированный полицейский контроль; введение налоговых стимулов; технические предписания (регламенты); более совершенные информационные системы и базы данных по ДТП и травматизму, а также проведение независимых исследований и научное изучение причин и условий возникновения ДТП.

К началу 1990-х годов, заручившись политической поддержкой на самом высшем уровне, многие страны начали применять планы, нацеленные на активные действия, с четкими количественными целями и широким набором мер. Как показано на рис. 3 в странах Европейского Союза растущая автомобилизация не ведет неизбежно к увеличению удельного числа погибших в ДТП и динамику смертности можно обратить вспять за счет планомерных постоянных инвестиций в улучшение системы дорожного движения.

В конце 1990-х годов этот системный подход был дополнительно усовершенствован в Европе и нашел новое рациональное выражение в стратегиях «Перспектива — Ноль» и «Устойчивая безопасность», проводимых в Швеции и Нидерландах, а в последнее время и в Финляндии и Швейцарии. Подход, связанный с установлением виновности жертвы (участника) ДТП, уступил место другому — «ищи виновного в транспортной системе» — с новым пониманием того, что управление скоростью и пределы человеческих возможностей, как физические, так и поведенческие, являются ключевыми проблемами при проектировании и эксплуатации системы дорожного движения по следующим причинам: во-первых, причинно-следственная связь между скоростью и безопасностью движения объясняется законами физики; во-вторых, для большинства частей человеческого организма известны «пороги терпимости».

Зарубежные исследования показывают, что вероятность гибели пешехода увеличивается в восемь раз при повышении скорости наезда на него автомобиля с 30 до 50 км/час. Научные работы указывают, что пешеходы имеют 90%-ную вероятность выжить в ДТП при скорости автомобиля 30 км/час или меньше, но уже ниже 50% — при наезде со скоростью 45 км/час. Конструктивно наилучшее на сегодня транспортное средство обеспечивает в настоящее время защиту от ДТП пользующимся ремнями безопасности пассажирам на скорости до 70 км/час при лобовом столкновении и до 50 км/час при боковом ударе. Порог переносимости травмы для

пешеходов при наезде даже конструктивно наилучшего легкового автомобиля будет превышен, если его скорость составляет больше 30 км/час.

На основе современных научных знаний растет понимание того, что конструктивные решения в системе дорожного движения должны предусматривать:

- на участках совмещенного движения всех пользователей дорог — ограничение скорости в 30 км/час, с инженерным обеспечением его соблюдения;
- при скоростях свыше 30 км/час на участках совмещенного движения легковых автомобилей, велосипедистов и пешеходов необходимо физическое разделение разных категорий пользователей дорог и выделение каждой категории своего пространства;
- установку разделительного барьера между встречными полосами, если сближающиеся транспортные средства движутся со скоростью 70 км/час и больше;
- более надежную защиту лиц, находящихся в легковом автомобиле, при столкновении с легковыми и прочими автотранспортными средствами;
- более надежную защиту от столкновений на обочинах автотрасс, например в виде складывающихся опор освещения и амортизирующих буферных ограждений.

Хотя исключить все ДТП в обозримом будущем нереально, есть весомые свидетельства того, что количество и удельные показатели связанных с ними смертельных случаев и серьезных травм можно за короткое время значительно снизить, сосредоточившись на ключевых факторах риска и более широком и эффективном внедрении принципов и мер безопасности, которые подтвердили свою правильность и действенность.

Ведущие международные организации — ВОЗ, ЕКМТ и Всемирный банк — сходятся в том, что более высокие показатели безопасности дорожного движения можно достичь, используя долгосрочное видение будущего, стратегии, охватывающие всю систему, целевые планы, индикаторы эффективности, более безопасные конструктивные решения (с учетом приведенных выше положений) и новые механизмы исполнения. Необходимо поощрять поиск новых возможностей активизации работы в области безопасности дорожного движения как путем реализации межсекторального подхода к решению данной проблемы, так и за счет лучшего взаимодействия с политикой в других областях — охраны окружающей среды и здравоохранения. Так, например, безопасность дорожного движения имеет основополагающее значение для обеспечения устойчивости транспортной системы. Если передвижение пешком до остановки общественного транспорта небезопасно, это создает дополнительный стимул для населения отказаться от общественного транспорта в пользу поездок на частном легковом автомобиле, что приводит к росту объемов движения и увеличению суммарной экспозиции риска ДТП для всех участников дорожного движения.

## **Законодательные основы деятельности по ОБДД**

Конституция РФ относит регулирование и защиту прав и свобод человека и гражданина (п. «в») к ведению Российской Федерации, что коррелирует с частью 3 статьи 55 Конституции РФ, определяющей, что права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства.

К вопросам совместного ведения РФ и субъектов РФ отнесены вопросы, в том числе, по защите прав и свобод человека и гражданина, обеспечение законности, правопорядка, общественной безопасности (п. «б» ч.1 ст. 72), административное законодательство (п. «к» ст. 72).

На основании ч. 2 ст. 3 Федерального закона от 06.10.1999 г. №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» до принятия федерального закона по предмету совместного ведения субъект Российской Федерации вправе осуществлять собственное правовое регулирование. После принятия соответствующего федерального закона законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации подлежат приведению в соответствие с данным федеральным законом в течение трех месяцев.

В соответствии с ч. 3 ст. 6 ФЗ «О безопасности дорожного движения» субъекты Российской Федерации вне пределов ведения Российской Федерации самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Понятие «безопасность», основные объекты ее обеспечения определяются нормами Закона Российской Федерации от 5.03.1992 г. №2446-1 «О безопасности», где под «безопасностью» понимается «состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз», а к основным объектам ее обеспечения отнесены личность — ее права и свободы; общество — его материальные и духовные ценности; государство — его конституционный строй, суверенитет и территориальная целостность.

Безопасность дорожного движения — состояние процесса перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (ст.2 ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

**Деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий представляет собой обеспечение безопасности дорожного движения.**

Деятельность по обеспечению безопасности и организации дорожного движения всех участников дорожного движения (пешеходы, физические

лица, эксплуатирующие транспортное средство для личных нужд, физические и юридические лица, независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом, водители этих организаций, водители-предприниматели, регламентируется законодательными и иными правовыми актами Российской Федерации в части, относящейся к сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Организация дорожного движения — комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

В перечне основных направлений государства в области обеспечения безопасности дорожного движения, содержится среди прочего осуществление деятельности по организации дорожного движения (ст. 5 ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

Мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения его безопасности и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги. Разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке (ст. 21).

Требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации предусмотрены статьей 22 ФЗ «О безопасности дорожного движения».

К законодательной базе в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения следует также отнести:

- Федеральный закон от 08.08.2001 г. №128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (в действ. ред.);
- Закон РФ от 18.04.1991 г. №1026-1 «О милиции»;
- Федеральный закон от 06.10.1999 г. №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ»;
- Федеральный закон от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ»;
- Федеральный закон от 27.12.2002 г. №184-ФЗ «О техническом регулировании»;
- Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 г. №190-ФЗ;
- Земельный кодекс РФ от 25.10.2001 г. №136-ФЗ;
- Трудовой кодекс РФ от 30.12.2001 г. №197-ФЗ;
- КоАП РФ;
- УК РФ;

ФЗ «О безопасности дорожного движения» является базовым для рассматриваемой сферы общественных отношений. Законом №196-ФЗ определены приоритетные направления и принципы государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, основные формы и методы их реализации, регламентированы основные требования, предъявляемые к субъектам, функционирующим в данной области.

В соответствии со статьей 3 ФЗ от 10.12.1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

Статья 1 Закона устанавливает, что он устанавливает наиболее важные задачи государства в рассматриваемой сфере — это «охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий».

Решение поставленных задач обеспечивается деятельностью соответствующих органов государственной власти, которые осуществляют государственный надзор и контроль за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения. В этих целях им предоставлены необходимые государственно-властные полномочия.

Полномочия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в целом определяет статья 6 Закона.

В соответствии со статьей 4 ФЗ «О безопасности дорожного движения» в систему законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения включены нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, которыми регулируются условия безопасности дорожного движения по вопросам, не отнесенным к исключительной компетенции Российской Федерации (части 3 и 4 статьи 6), и устанавливаются мероприятия по организации дорожного движения (статья 21).

Вместе с тем Закон №196-ФЗ отчасти является противоречивым и содержит обтекаемые формулировки, что затрудняет его применение. Так, в нем используется, например, такое понятие, как «проведение государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения», но ни в самом Законе, ни в других нормативных правовых актах не раскрывается, в чем эта политика заключается.

Недостаточно конкретизированы вопросы распределения компетенции между федеральным центром, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Законом не урегулированы вопросы, касающиеся государственного управления региональными программами, порядка разработки, согласования, утверждения, финансирования, реализации и оценки эффективности этих программ. Не определены источники финансирования для проведения профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

ФЗ «О безопасности дорожного движения», судя по его названию, должен определять правовые основы всех направлений безопасности дорожного движения, в том числе касающихся его организации: правила содержания и ремонта дорог, обустройство сервисных пунктов, ограничения на дорогах и т.д. Однако в статье 1 Закона указывается, что он определяет только правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации. То есть, в законодательном акте содержится противоречие между его названием и более широким методом регулирования.

В силу положений ФЗ от 06.10.1999 г. №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ» вопросы, связанные со строительством и содержанием автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения, с организацией транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, воздушным транспортом (пригородное и межмуниципальное сообщение), с утверждением схем территориального планирования субъекта Российской Федерации, утверждением документации по планировке территории для размещения объектов капитального строительства регионального значения, утверждением региональных нормативов градостроительного проектирования, осуществления государственного строительного надзора в случаях, предусмотренных Градостроительным кодексом Российской Федерации, относятся к полномочиям органов государственной власти субъекта Российской Федерации (п.11,12, 42 ст. 26.3).

К вопросам местного значения Закон относит создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения (п.7 ч.1 ст.14); содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения (п. 5 ч.1 ст. 14). К вопросам значения муниципального района относит, среди прочего, создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района (п. 6 ч.1 ст.15); к вопросам местного значения городского округа относит создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа (п.7 ч.1 ст. 16).

Вышеприведенные положения подтверждают, что органы местного самоуправления имеют право организовывать общественный транспорт в пределах своей территории.

Кроме того, на основании пункта 6 статьи 72 Закона Российской Федерации от 06.07.1991 г. №1550-1 «О местном самоуправлении в Российской Федерации» городская администрация осуществляет контроль за работой иных транспортных предприятий и организаций, обслуживающих население города, утверждает маршруты и графики движения местного транспорта, привлекает на договорных началах к транспортному обслуживанию населения предприятия и организации, действующие на территории города; обеспечивает учет автомобилей и других видов механических транспортных средств в городе.

Статьей 32 ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» предусмотрено, что отношения органов местного самоуправления с предприятиями, учреждениями и организациями, не находящимися в муниципальной собственности, а также с физическими лицами строятся на основе договоров. Органы местного самоуправления в соответствии с законом вправе координировать участие предприятий, учреждений и организаций в комплексном социально-экономическом развитии территории муниципального образования.

Наделение соответствующими полномочиями субъектов РФ по организации транспортного обслуживания населения корреспондирует конституционным нормам, а именно, пункту «и» статьи 71 Конституции Российской Федерации, согласно которому в ведении Российской Федерации находятся лишь федеральный транспорт и федеральные пути сообщения. При этом вопросы транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации не отнесены и к предмету совместного ведения Российской Федерации и субъекта Российской Федерации (ст. 72 Конституции РФ). Следовательно, в силу статьи 73 Конституции Российской Федерации рассматриваемая сфера общественных отношений и ее правовое регулирование являются предметом ведения субъектов Российской Федерации.

Вопросы организации деятельности городского, пригородного и междугородного транспорта не относятся к компетенции РФ (ч.1 ст. 6 ФЗ «О безопасности дорожного движения»), а являются непосредственно компетенцией субъектов РФ (Определение ВС РФ 19.09.2004 г. №58-Г03-30).

Согласно действующим нормативными правовым актам по вопросам безопасности дорожного движения основным разработчиком проектов нормативно-правовых актов является МВД России. С ним же согласовываются и нормативы, разрабатываемые другими министерствами и ведомствами в области дорожного движения; на него возложены контрольные и надзорные функции в этой сфере.

Однако в законодательстве не согласованы полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения между ГИБДД МВД России

и иными органами исполнительной власти. Так, например, неясно, какой именно орган устанавливает дорожные знаки, поскольку ГИБДД только согласовывает. Какой орган отвечает за безопасность отечественных автомобилей? Положение о Минтрансе не содержит соответствующих полномочий. За ГИБДД также не предусмотрено наличие аналогичных полномочий.

В государстве нет государственного органа и конкретных должностных лиц, которые бы несли персональную ответственность за безопасность на дорогах.

## **Система ОБДД как объект управления**

Эффективное воздействие на систему обеспечения БДД как объект управления может быть обеспечено путем целенаправленного влияния государства на каждом из уровней управления на все без исключения элементы системы обеспечения БДД. Основными элементами системы обеспечения БДД являются:

- объекты государственного управления;
- субъекты государственного управления;
- процессы государственного управления.

В системе обеспечения БДД в качестве объекта государственного управления рассматривается система дорожного движения — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Дорожное движение представляет собой сложную социотехническую систему, состоящую из взаимосвязанных элементов. Основными элементами системы дорожного движения, вступающими во взаимодействие в процессе дорожно-транспортного движения, выступают:

- участники дорожного движения (водитель, пассажир, пешеход);
- улично-дорожная сеть;
- транспорт.

Под субъектами государственного управления в сфере обеспечения БДД понимаются органы государственной власти и местного самоуправления, а также иные учреждения и организации, осуществляющие деятельность в сфере БДД на федеральном, региональном и местном уровне управления.

Под процессами государственного управления в области обеспечения БДД понимается связанный набор повторяемых действий, осуществляемый субъектами государственного управления в установленной сфере, на основе нормативного регулирования статуса субъектов и объектов, функций субъектов и их ответственности.

Обеспечение БДД является многогранной комплексной деятельностью, затрагивающей функционирование многих отраслей народного хозяйства, включая:

- транспорт (в том числе эксплуатация и обслуживание автомобильного хозяйства);

- строительство (в том числе строительство дорог и дорожной инфраструктуры);
- промышленность (в том числе производство ТС, дорожного покрытия);
- здравоохранение (в том числе медицинская помощь при ДТП);
- народное образование (в том числе подготовка водителей ТС, пропаганда БДД) и др.

В соответствии со ст. 5 «Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения» Федерального закона от 10.12.1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» БДД обеспечивается посредством:

- установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации;
- координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения ДТП и снижения тяжести их последствий;
- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;
- разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения БДД: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;
- осуществления деятельности по организации дорожного движения;
- материального и финансового обеспечения мероприятий по БДД;
- организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;
- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению БДД;
- осуществления обязательной сертификации объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства;
- лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;
- осуществления государственного надзора и контроля за выполнением законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения БДД.

Как правило, страны, добившиеся серьезного и устойчивого снижения дорожно-транспортного травматизма, располагают сильным головным координирующим министерством, которое выполняет ряд ключевых руко-

водящих функций. К ним относятся «горизонтальная» межведомственная координация и исполнительские партнерства; налаженная «вертикальная» координация действий на национальном, региональном и местном уровнях; получение устойчивого финансирования; обеспечение сильной исследовательской и технической поддержки; поощрение в парламенте активного интереса всего спектра партий и стимулирование влиятельных неправительственных организаций, проявляющих большую заинтересованность в безопасности дорожного движения.

В то же время эффективную программу безопасности дорожного движения не может разработать и реализовать только одно министерство, так как снижение числа ДТП — задача многопрофильная, связанная со многими социальными проблемами и требующая для решения участия ряда секторов. На практике ряд министерств и ведомств разделяет ответственность за безопасность дорожного движения, но если не приняты специальные меры, то достижение подотчетности, надлежащей координации и реализация полного потенциала обязанностей каждого сектора будут чреваты трудностями. Составляющие проблемы дорожно-транспортного травматизма настолько разнообразны, что для принятия системной стратегии и интеграции в программе всех (иногда конкурирующих между собой) целей национальных/региональных властей по развитию, безопасности, транспортному обеспечению, социальному равенству и охране окружающей среды, необходимо содержательное межведомственное сотрудничество внутри Правительства.

Такая координация, направляемая головным ведомством, может создавать институциональный потенциал и исполнительские партнерства для решения задач безопасности дорожного движения как внутри, так и вне правительства. Она может сформировать национальное долгосрочное видение проблемы безопасности дорожного движения; помочь разработать и реализовать стратегию, наметить цели по конечным и промежуточным результатам в области безопасности дорожного движения; составлять планы мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также включать безопасность движения в другие направления политики (например, в области землепользования, здравоохранения и экологии) и вносить рекомендации о распределении ресурсов и мониторинге.

В некоторых странах межправительственную координацию на высшем уровне возглавляет Президент, Премьер-министр или руководитель головного ведомства (см. ниже примеры Новой Зеландии и Франции).

Опыт, накопленный в различных частях мира, показывает, что подспорьем в создании климата взаимной поддержки для обеспечения безопасности дорожного движения могут быть различные организационные схемы. К ним, наряду с сильным руководством на правительственном уровне, относятся хорошо развитый и поддерживаемый национальный научно-исследовательский сектор; активные и информированные парламентские комитеты, поддерживаемые всеми фракциями в своих инициативах и дея-

тельности; профильные объединения специалистов, помогающие составлению руководящих пособий и обучению, а также независимые коалиции специалистов и граждан, которые могли бы активно содействовать осознанию проблем безопасности дорожного движения в обществе и поощрять потребность в её обеспечении. Страховой сектор также может играть ключевую роль в определении групп нарушителей повышенного риска и поощрении разнообразных мер безопасности посредством дифференцированной системы страховых премий.

В Российской Федерации существует опыт координации работ в области обеспечения безопасности дорожного движения. Комиссия по безопасности дорожного движения, созданная в 1990-е гг. была упразднена в 2004 году и вновь воссоздана в конце 2005 года. Она состоит из руководителей Министерств и ведомств, в той или иной мере ответственных за обеспечение безопасности движения, и осуществляет общую координирующую роль. Координация практической деятельности в сфере безопасности дорожного движения на федеральном и региональном уровне была в октябре 2004 года поручена Министерству внутренних дел России. Новый официальный порядок координации между различными инстанциями пока еще четко не определен. Ответственность за комплексный, многопрофильный анализ проблем и решений на межведомственном уровне еще предстоит установить.

Созданный в Министерстве внутренних дел России Департамент безопасности дорожного движения в настоящее время координирует подготовку предложений по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Очевиден и новый политический импульс в деле обеспечения безопасности дорожного движения со стороны Президента России, Государственной Думы и Совета Федерации.

## **Ключевые направления деятельности по ОБДД**

Важным элементом в деле обеспечения безопасности дорожного движения является четкое определение масштабов и характера этого социального явления, выработка стратегии, образование специальных органов и консолидация усилий в масштабах страны в целях решения проблемы дорожно-транспортного травматизма.

Национальная политика в данной области на каждом уровне управления должна ставить перед собой реалистичные цели на достаточно протяженный временной период и предусматривать результаты, которые поддаются измерению. Разработка такой политики должна стать основой для определения плана конкретных действий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В большинстве стран государственная политика нашла свое воплощение в национальных программах снижения уровня аварийности.

Ключевые процессы государственного управления обеспечением БДД в таких программах подразделяются на группы в соответствии с основны-

ми функциональными направлениями деятельности в сфере БДД с учетом основных элементов системы дорожного движения. Используемая для анализа классификация ключевых процессов государственного управления в сфере обеспечения БДД состоит из следующих основных групп:

- процессы, связанные с элементами дорожного движения (водитель, пешеход, транспорт, улично-дорожная сеть);
- организация, регулирование и контроль дорожного движения;
- организация перевозок;
- взаимодействие служб на месте ДТП;
- пропаганда БДД.

В соответствии с данной классификацией ключевыми направлениями государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения зарубежными специалистами многих стран признаны:

***а) снижение рисков в дорожном движении:***

- стимулирование перехода от видов транспорта, сопряженных с высоким риском, к более безопасным транспортным средствам;
- предоставление приоритета в движении транспортным средствам, перевозящим большее число пассажиров;
- снижение числа случаев управления транспортным средством в состоянии опьянения;
- введение поэтапной системы выдачи водительских удостоверений;
- внесение изменений в систему градостроительного проектирования;
- применение новых подходов к вопросам землепользования,

***б) создание более безопасной дорожной среды:***

- приведение нормативно-технической базы в соответствие с ожидаемым уровнем автомобилизации;
- разработка комплекса мер по совершенствованию организации дорожного движения в республиканских, краевых и областных центрах, городах и населенных пунктах;
- подготовка предложений по совершенствованию государственного, ведомственного, производственного, муниципального и общественного экологического контроля транспортной деятельности;
- классификация дорог и установление ограничений скорости, соответствующей их функциям;
- разделение, по возможности, моторизованного и безмоторного движения;
- внедрение аудита безопасности в процесс проектирования и строительства дорог;
- оборудование дорог средствами защиты на случай столкновения;
- реконструкция наиболее опасных участков дорожной сети,

***в) переход к более совершенным и безопасным транспортным средствам:***

- совершенствование системы стандартизации в сфере транспорта;
- обеспечение соответствия ТС действующим нормативным актам и стандартам;
- формирование механизмов стимулирования собственников к эксплуатации наиболее безопасных ТС;
- повышение видимости автомобилей на дороге, в том числе путем использования фар ближнего света в светлое время суток;
- совершенствование конструкции транспортных средств;
- обеспечение защиты водителя и пассажиров удерживающими и надувными устройствами;
- стимулирование эксплуатации «интеллектуальных» транспортных средств, оборудование их системами антиалкогольной блокировки, адаптации скорости, стабилизации торможения, сигнализации, напоминающей о ремнях безопасности и т.п.,

**г) обеспечение соблюдения правил дорожного движения:**

- оптимизация количества органов государственного управления, реализующих контрольно-надзорные функции в отношении однородных объектов управления;
- регламентация и координация деятельности органов исполнительной власти в части выполнения контрольно-надзорных функций;
- формирование законодательной основы для использования современных автоматических технических средств контроля и надзора;
- совершенствование надзора за соблюдением установленной скорости движения, использованием ремней безопасности и защитных шлемов, режима труда и отдыха водителей;
- активный контроль трезвости водителей транспортных средств,

**д) совершенствование системы оказания медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП:**

- совершенствование системы оказания доврачебной и квалифицированной медицинской помощи пострадавшим в ДТП;
- разработка системы информирования населения о соответствующих спасательных службах и лечебных учреждениях;
- разработка системы оповещения соответствующих служб о ДТП;
- разработка правовых и организационных основ проведения спасательных и иных работ на месте ДТП;
- улучшение организации травмолечения в больницах;
- обеспечение реабилитации пострадавших;
- сокращение рисков смертных случаев и серьезных травм среди пешеходов;
- использование ремней безопасности, удерживающих устройств для детей и защитных шлемов,

**е) формирование единого механизма финансирования мероприятий, направленных на сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий:**

- определение и социально-экономическое обоснование источников финансирования мероприятий на федеральном, региональном и местном уровнях;
- формирование консолидированной отчетности по финансированию мероприятий, осуществляемому из разных источников на федеральном, региональном и местном уровнях власти;
- создание финансово-экономического механизма взаимодействия субъектов, ответственных за реализацию программ, на федеральном и региональных уровнях;
- создание механизмов взаимодействия ответственных за выполнение программных проектов и мероприятий в сфере БДД министерств и ведомств с потенциальными инвесторами в лице кредитных и страховых учреждений, коммерческих предприятий, общественных фондов и других организаций;
- разработка процедуры оценки на основе соответствующих критериев выполнения мероприятий в области обеспечения БДД,

**ж) совершенствование профилактической деятельности в области обеспечения БДД:**

- совершенствование системы пропаганды безопасности дорожного движения;
- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
- профилактика безопасности дорожного движения посредством инструментов ОСАГО;
- проведение научно-исследовательских работ в установленной сфере,

**з) повышение эффективности системы подготовки водителей ТС:**

- пересмотр нормативной правовой базы в области подготовки водителей;
- совершенствование системы подготовки водителей,

**и) совершенствование процесса организации перевозок:**

- разработка и совершенствование нормативных правовых актов в области перевозок;
- разработка и реализация мер, направленных на повышение безопасности эксплуатационных свойств автобусов;
- разработка комплекса мер по обновлению подвижного состава (автобусов большой вместимости и троллейбусов);
- рассмотрение вопроса о сельских внутрирайонных перевозках.

## **Стратегия действий и региональная политика**

Региональная политика является важной составной частью государственной политики по обеспечению безопасности дорожного движения.

В региональной политике можно выделить два основных направления. Первое — это реализация на региональном уровне федеральной политики, влияющей на обеспечение безопасности дорожного движения (развитие инфраструктуры, внедрение бюджетирования по результатам, судебная

реформа, развитие системы страхования и т.д.). Данные меры являются необходимыми, однако их применение на практике может вызывать проблемы из-за отсутствия учета региональной специфики (уровень развития инфраструктуры, степень автомобилизации, уровень вовлеченности субъекта Федерации в межрегиональное экономическое сотрудничество и т.д.).

В рамках данного направления можно выделить реализацию федеральных целевых программ, направленных на развитие отдельных регионов. К числу таких ФЦП относятся: Программа развития Калининградской области на период до 2010 года, Программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего востока и Забайкалья на 1996-2005 и до 2010 года», Программа «Юг России», Программа «Восстановление экономики и социальной сферы Чеченской республики (2002 год и последующие годы)», Программа «Социально-экономическое развитие Республики Башкортостан до 2007 года», Программа «Развитие г. Сочи как горноклиматического курорта (2006-2014 годы)», Программа «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007-2015 годы».

Данные программы позволяют решить некоторые проблемы в сфере повышения безопасности дорожного движения в случае, если средств региона недостаточно, однако не способны решить проблему полностью.

Второе направление — политика в области безопасности дорожного движения, реализуемая самими регионами. Регионы принимают программы социально-экономического развития, при этом в настоящее время один из этапов обсуждения проходит на заседании Правительства Российской Федерации. Важнейшей их частью являются строительство инфраструктуры, а также общие меры, способствующие развитию экономического потенциала региона, а, соответственно, и спроса на транспортные услуги.

Кроме того, в рамках данного направления субъекты Российской Федерации, решая задачи обеспечения безопасности дорожного движения, в ряде случаев принимают региональные законы (например, Кодекс безопасности дорожного движения в Республике Башкортостан, предусматривает основы государственной региональной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения).

Государственная политика в области транспорта на региональном уровне в рамках полномочий Администраций субъектов Российской Федерации концентрируется в первую очередь на принятии законодательных и нормативных правовых актов, регулирующих развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающих функционирование городского пассажирского транспорта общего пользования и рынка транспортных услуг.

В соответствии с ФЗ «О безопасности дорожного движения» субъекты Российской Федерации должны разрабатывать и реализовывать региональные целевые программы повышения БДД.

В крупнейших городах, имеющих статус субъектов Российской Федерации (гг. Москва и Санкт-Петербург), администрации (Правительства) осуществляют также государственное регулирование в таких сферах, как:

- организация дорожного движения;
- парковочная политика;
- требования к подвижному составу и топливам, используемым на их территориях.

Администрации субъектов Российской Федерации в рамках своих полномочий осуществляют также государственную политику в таких областях, непосредственно влияющих на обеспечение устойчивости транспортных систем на региональном уровне, как охрана окружающей среды, градостроительство и обеспечение санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

Органы местного самоуправления в соответствии с Федеральным Законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» в части реализации транспортной политики на местном уровне уполномочены принимать муниципальные правовые акты (не противоречащие соответствующим положениям федеральных законов или иных нормативных правовых актов Российской Федерации или законов или нормативных правовых актов субъекта Российской Федерации) по вопросам местного значения, к которым, в частности, относятся:

- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения (муниципального района, городского округа);
- планирование застройки территории поселения, территориальное зонирование земель поселения (межселенных территорий городского округа), установление правил землепользования и застройки территории поселения (городского округа);
- организация мероприятий по охране окружающей среды межпоселенческого характера и в границах городского округа;
- организация и осуществление экологического контроля объектов производственного и социального назначения на территории муниципального района (городского округа), за исключением объектов, экологический контроль которых осуществляют федеральные органы государственной власти;
- установление тарифов на услуги, предоставляемые муниципальными предприятиями и учреждениями (если иное не предусмотрено федеральными законами);
- принятие и организация выполнения планов и программ комплексного муниципального образования, а также сбор статистических показателей, характеризующих состояние экономики и социальной сферы муниципального образования.

До настоящего времени в Российской Федерации отсутствуют в полной мере сформировавшиеся основы государственной политики в области обеспечения устойчивого развития транспорта. Данный вывод может быть аргументирован:

- недостаточным уровнем приоритетности на государственном уровне всех проблем снижения негативных последствий транспортной деятельности на фоне общих задач развития экономики и их транспортного обеспечения;
- недостаточным вниманием органов управления транспортом на федеральном и региональном уровне к проблемам, связанным с ростом автомобилизации населения страны;
- отсутствием взаимосогласованных и одобренных на уровне Правительства России целей и задач в базовых стратегических документах федеральных органов исполнительной власти, определяющих политику в области транспорта, градостроительства, охраны окружающей среды, санитарно-эпидемиологического благополучия населения и др.;
- практическим отсутствием на государственном, региональном и местном уровне конкретных действующих механизмов (правовых, административных, экономических), направленных на обеспечение устойчивости транспортных систем;
- существующей на всех уровнях управления транспортным комплексом практикой рассмотрения проблем обеспечения безопасности и экологической устойчивости транспорта, как самостоятельных чисто технических проблем, без их увязки с общими задачами управления транспортным комплексом и транспортной деятельностью.

## **Участники деятельности по ОБДД и распределение функций на региональном и местном уровнях**

На региональном уровне в состав участников системы управления ОБДД входят:

- Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения на территории региона,
- Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления внутренних дел,
- Департамент транспорта и связи,
- Департамент здравоохранения,
- Департамент образования,
- Департамент жилищно-коммунального и дорожного строительства,
- Управление Государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта,
- Территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей,
- Главное управление Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий.

Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения (далее комиссия по ОБДД) является координационным органом администрации

региона по рассмотрению вопросов и подготовке предложений, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее УГИБДД) — структурное подразделение органов внутренних дел, осуществляющее специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения на территории региона.

Департаменты администрации региона являются органами исполнительной власти, проводящими государственную политику, а также координирующими деятельность в этой сфере иных органов исполнительной власти. Ведущая роль в администрации региона как правило принадлежит департаменту транспорта и связи, к основным функциям которого относятся:

- координация деятельности организаций в сфере транспорта и связи по вопросам, отнесенным к его ведению;
- разработка в пределах своей компетенции с участием заинтересованных органов и организаций планов структурных преобразований в отраслях транспорта и связи, реструктуризации убыточных и неэффективных производств;
- участие в разработке предложений по социально-экономическому развитию организаций транспорта и связи;
- внесение предложений по совершенствованию экономического механизма регулирования деятельности организаций в сфере транспорта и связи;
- содействие проведению работ по техническому перевооружению и реконструкции объектов отраслей транспорта и связи, внедрению современных экономических и экологически чистых технологий;
- координация взаимодействия между органами исполнительной власти по вопросам стабилизации работы транспорта и связи, безопасности дорожного движения;
- привлечение инвестиций для развития отраслей транспорта и связи;
- осуществление мероприятий по мобилизационной подготовке отраслей транспорта и связи к работе в условиях военного времени во взаимодействии с заинтересованными органами исполнительной власти.

Для реализации своих функций департамент транспорта и связи обладает следующими полномочиями:

- вносить предложения по совершенствованию управления транспортным комплексом и средств связи;
- запрашивать в установленном порядке от органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, организаций, независимо от их организационно-правовой формы, материалы, необходимые для решения вопросов, входящих в его компетенцию;
- разрабатывать и представлять на утверждение в установленном порядке документы по вопросам, отнесенным к его компетенции;

- оказывать организационную, консультативную и методическую помощь органам местного самоуправления по закрепленной сфере деятельности;
- осуществлять иные полномочия, установленные законодательством Российской Федерации и региона.

Неудовлетворительная ситуация в области ОБДД во многом связана с неудовлетворительным качеством взаимодействия между ведомствами – основными участниками системы ОБДД.

Одной из основных причин этого является отсутствие на федеральном уровне органа, возглавляющего государственную систему обеспечения БДД. В настоящее время отсутствуют правовые механизмы реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 19.10.2004 г. №567 «О координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения», согласно которому на МВД России возложены функции координации деятельности органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области ОБДД.

Ряд функций ГИБДД в настоящее время дублируется функциями других участников. Так, например, положение об УГАДН предусматривает осуществление Управлением целого ряда функций, входящих в компетенцию отделов технадзора и ДИИОД ГИБДД (например, проверка ТС на линии, соблюдения правил содержания УДС, осуществление весового контроля ТС и т.д.). Аналогичная ситуация наблюдается и в отношении функций МПР России и Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека при проверке экологических параметров ТС. Между тем, по ряду объективных причин (например, отсутствия полномочий останова ТС) сотрудники указанных ведомств не могут выполнять указанные функции без привлечения сотрудников Госавтоинспекции.

Дублируются функции ФМС России и ГИБДД в части, касающейся проверки сроков временной регистрации лиц на территории России. ФМС России совместно с ГИБДД проверяет, не закончился ли у автолюбителя срок временного пребывания, поскольку тогда регистрация его транспорта будет автоматически аннулирована. При выдаче свидетельства о регистрации ТС сотрудники Госавтоинспекции заносит в базу данных срок временного пребывания каждого автовладельца. Информация постоянно обновляется и проверяется как в ГИБДД, так и в ФМС России

Аналогичная ситуация складывается в сфере допуска ТС к перевозке опасных грузов. Указанный допуск осуществляется ГИБДД посредством выдачи свидетельства о допуске ТС к перевозке опасных грузов. В то же время осуществление специальных разрешительных, контрольных и надзорных функций в данной сфере осуществляется Ространснадзором, что закреплено Положением об этой службе.

Правонарушения, предусмотренные статьями 8.22 и 8.23 КоАП (выпуск в эксплуатацию и эксплуатация механических ТС с превышением нормативов

содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума), рассматриваются начальниками органов внутренних дел, подразделений Госавтоинспекции, заместителями указанных лиц, сотрудниками УГАДН и органов государственного экологического контроля. Одновременно эти составы правонарушений в отношении всех без исключения ТС охватываются ч. 1 ст. 12.5 «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортного средства запрещена» и дополнительно предусмотрены ст. 9.3 «Нарушение правил или норм эксплуатации, обеспечивающих охрану окружающей природной среды» для водителей самоходных, дорожно-строительных и иных машин. Рассмотрение деликтов, предусмотренных ст. 19.22 «Нарушение правил государственной регистрации транспортного средства», кроме указанных выше должностных лиц, отнесено и к компетенции инспекторов технической инспекции ГИБДД, притом, что данные деликты предусмотрены ст. 12.1 «Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке», решения по которой могут принимать все аттестованные сотрудники ГИБДД и участковые уполномоченные милиции, но в данном случае за исключением инспекторов технической и дорожной инспекций.

В системе ОБДД существует ряд «выпадающих» функций, т.е. функций, ответственность за реализацию которых не закреплена за участниками ОБДД, в том числе:

Функции по сертификации транспортных средств изготавливаемых и импортируемых в Российскую Федерацию, а также предприятий, выпускающих транспортные средства, запасные части и т.д. возложены на Ростехрегулирование, ГИБДД, Минздравсоцразвития России, Минтранс России. Однако ни одно из перечисленных ведомств не несет ответственности за разработку и совершенствование национальных стандартов, устанавливающих технические требования к эксплуатируемым транспортным средствам и используемым в них системам активной и пассивной безопасности.

В обязанности Минтранса России и Минрегионразвития России входит развитие федеральной и региональной сети автомобильных дорог, Ростехрегулирование осуществляет экспертизу национальных стандартов в области строительства автомобильных дорог и улично-дорожной сети в населенных пунктах. При этом ни Федеральный закон «О техническом регулировании», ни нормативные правовые акты, устанавливающие предметы ведения, права и обязанности Минтранса России, Минрегиона России и Ростехрегулирования, не определяют ответственность за совершенствование национальных стандартов в области дорожного строительства в целях повышения безопасности дорожного движения.

Сравнительный анализ административной практики органов МПР России и Росстраснадзора показывает, что статьи 8.3, 8.22, 8.23, 9.3, 11.21-11.23, 11.25-11.29 и 19.5 Кодекса почти не используются, поскольку охватываемые ими составы правонарушений, связанные с перевозками

грузов, не являются для данных органов приоритетными. В результате задача профилактики этих деликтов полноценно не выполняется ни одним из указанных органов и фактически данные функции не закреплены за участниками ОБДД, несмотря на высокие показатели частоты фиксации таких правонарушений.

Кроме того, ГИБДД выполняется ряд фактически навязанных функций, не обеспеченных необходимыми ресурсами и, следовательно, являющимися избыточными. В частности, существующий в настоящее время порядок оформления документов, необходимых для получения страховых выплат, предполагает обязательный (даже в случае мелких ДТП, составляющих до 80% общего количества аварий) выезд на место аварии сотрудников ГИБДД. Необходимость их ожидания участниками ДТП на месте аварии приводит к созданию помех движению транспорта и в ряде случаев к повторным ДТП.

Таким образом, на всех уровнях управления реализация мер в области обеспечения БДД осуществляется в целом неудовлетворительно, отмечается ведомственная разобщенность и, как следствие, недостаточная координация действий, размывание ответственности за состояние ОБДД, а также самоустраненность органов исполнительной власти от контроля и координации работы предприятий сферы обеспечения автомобильных перевозок и дорожного хозяйства.

В сложившейся ситуации эффективным инструментом, призванным в оперативном порядке решать вопросы межведомственного взаимодействия по ОБДД на территориальном уровне, могли бы стать региональные комиссии по БДД. Однако, как показывает практика, в ряде регионов представители ГИБДД не оказывают влияния на решения, принимаемые указанными комиссиями, а сами эти решения носят не обязательный, а рекомендательный характер. Кроме того, в ряде регионов заседания таких комиссий происходят нерегулярно или не происходят вообще. В ряде случаев проведение заседания комиссий носит формальный характер. Как правило, на них заслушивается отчет начальника Госавтоинспекции о состоянии аварийности. В то же время вопросам организации движения, пассажирским перевозкам, состоянию детского ДТТ, вопросам проведения мероприятий по пропаганде БДД и т.п. не всегда уделяется должное внимание.

В ряде субъектов многие вопросы, связанные с координацией взаимодействия субъектов системы ОБДД на территориальном уровне, решаются путем создания координационных советов. Как правило, такие советы возглавляются одним из заместителей главы администрации субъекта Российской Федерации, курирующим вопросы взаимодействия работы правоохранительных органов, что обеспечивает высокий статус решений, принимаемых такими советами. Таким образом, совместными усилиями всех заинтересованных сторон вырабатываются механизмы взаимодействия по полному и своевременному исполнению постановлений о взыска-

нии административных штрафов (в т.ч. за нарушение ПДД, составляющих, по различным данным, 60-70% общего количества штрафов, наложенных за совершение административных правонарушений). При необходимости заключаются соответствующие соглашения, проводится дополнительное обучение сотрудников, а руководители органов, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях, берут данное направление работы под личный контроль.

## **Экономические механизмы ОБДД**

Дорожно-транспортные происшествия сопряжены в Российской Федерации с большими социально-экономическими издержками, которые оцениваются, в зависимости от методики расчета, величиной от 1% до 4% валового внутреннего продукта, а по официальным данным составляют 2,5%.

Задача по повышению БДД на автомобильных дорогах, сокращению количества ДТП и снижению ущерба от этих происшествий преимущественно возлагается на соответствующие федеральные, региональные и местные программы. Несмотря на то, что реализация отдельных мероприятий программ оказывает положительное воздействие на сокращение аварийности по отдельным факторам, в целом реализация целевых программ пока не привела к существенному улучшению положения на автомобильных дорогах. Одна из причин ухудшения ситуации — систематические задержки в финансировании программных мероприятий.

Объемы финансирования региональных программ обеспечения БДД в расчете на количество ДТП по разным регионам существенно разнятся, что свидетельствует об отсутствии единых подходов при формировании мероприятий. Несмотря на то, что из федеральных источников финансируется около 25% объемов работ по региональным программам, федеральные органы не участвуют в реализации программных мероприятий, которая возложена на региональные Администрации и подразделения МВД (ГИБДД). Отсутствие взаимодействия между федеральным и региональным уровнями не позволяет объективно оценивать совокупный объем выполняемых работ, направленных на обеспечение БДД, как в отдельных регионах, так и в масштабах страны в целом.

Основными финансовыми источниками программных мероприятий повышения БДД должны стать привлеченные средства. Между тем, участие частных компаний в региональных программах повышения БДД в настоящее время практически не предполагается, что накладывает ограничения на привлечение частного капитала в процесс реализации мероприятий, обеспечивающих БДД, и идет в разрез с федеральными программами, финансирование значительного объема мероприятий которых предполагается за счет частных инвесторов.

Как следствие, сложившаяся система финансирования деятельности в области обеспечения БДД не позволяет достичь целенаправленного сни-

жения влияния отдельных факторов на аварийность и качественного изменения ситуации на дорогах.

Страны, в которых достигнуты наибольшие успехи в обеспечении безопасности дорожного движения, направляют на эти цели инвестиции из различных источников и во все большей степени стремятся преобразовать т.н. «внешние издержки»<sup>1</sup> от ДТП во «внутренние»<sup>2</sup> за счет более высоких страховых взносов для групп повышенного риска. Хотя отсутствует модель финансирования деятельности в области обеспечения БДД, пользующаяся явным предпочтением, все страны с передовой практикой в данной сфере имеют доступ к устойчивым источникам финансирования безопасности дорожного движения.

Типичными источниками финансирования мероприятий по повышению безопасности дорожного движения за рубежом являются:

### **Поступления от общего налогообложения**

Многие развитые страны финансируют значительную часть своих программ по безопасности дорожного движения за счет поступлений от общего налогообложения в рамках бюджетного процесса страны. Часто конкретные составляющие процесса обеспечения безопасности дорожного движения включаются в более крупные инженерно-технические, правоприменительные и образовательные программы и их трудно выделить как отдельные статьи бюджета. Этот подход к финансированию безопасности дорожного движения сравнительно прост в реализации, но ему не хватает «прозрачности» для оценки справедливости распределения издержек между разными группами пользователей дорогами и для контроля за эффективностью использования инвестиций.

### **Дорожные фонды**

Типичными источниками поступлений в национальные дорожные фонды являются налоги на ГСМ, сборы за регистрацию транспортных средств и выдачу водительских прав, а также сборы с тяжелых грузовиков за пользование дорогами. Однако примеров использования дорожных фондов для финансирования затрат на обеспечение безопасности дорожного движения мало. В некоторых странах (например, в Южной Африке) на безопасность дорожного движения выделяется лишь небольшая часть поступлений в дорожный фонд, тогда как в стратегии Новой Зеландии «Дорожная безопасность до 2010 года» дорожный фонд финансирует национальную программу правоприменительного обеспечения безопасности дорожного движения, национальную программу обучения безопасности дорожного движения, национальные рекламно-агитационные кампании, процессы управления и координации национальной стратегии, не требующие больших затрат, общенациональные и местные мероприятия по инженерному

<sup>1</sup> «Внешние издержки» — издержки, связанные с работой транспорта, но не учитываемые при формировании цены единицы транспортной работы;

<sup>2</sup> «Внутренние издержки» — затраты, формирующие цену единицы транспортной работы (ткм) и в конечном итоге оплачиваемые потребителями транспортных услуг.

обеспечению безопасности движения и общие инвестиции в дорожную сеть, которые способствуют повышению безопасности движения.

### **Сборы с пользователей**

Многие услуги по постановке на учет и снятию с учета автотранспортных средств; услуги, связанные с такими действиями, как выдача водительских прав, технический осмотр автомобилей и лицензирование деятельности транспортных операторов, финансируются непосредственно из поступлений от сборов, взимаемых с пользователей дорогами компетентными правительственными ведомствами или уполномоченными ими предприятиями частного сектора. Эти сборы с пользователей составляют значительную часть суммарных инвестиций в безопасность дорожного движения во многих странах.

### **Сборы со страховых взносов**

Для финансирования программ по безопасности дорожного движения некоторые страны взимают сборы со страховых взносов при страховании транспортных средств, однако получаемые таким путем средства обычно невелики. Они часто используются для финансирования учебных и рекламных мероприятий, направленных на повышение осведомленности пользователей дорогами о рисках с точки зрения безопасности дорожного движения. Наиболее известный пример такого подхода — это Финляндия, а недавние подобные инициативы были осуществлены в австралийском штате Виктория ([www.tac.vic.gov.au](http://www.tac.vic.gov.au)) и в канадской провинции Британская Колумбия ([www.icbc.com](http://www.icbc.com)).

### **Адресные налоги**

В некоторых странах поступления от штрафов за нарушение правил дорожного движения используются для финансирования деятельности по безопасности дорожного движения. Например, в Соединенном Королевстве, поступления от штрафов за превышения скорости, зарегистрированные видеочамерой, используются только для установки новых камер на опасных участках дорог.

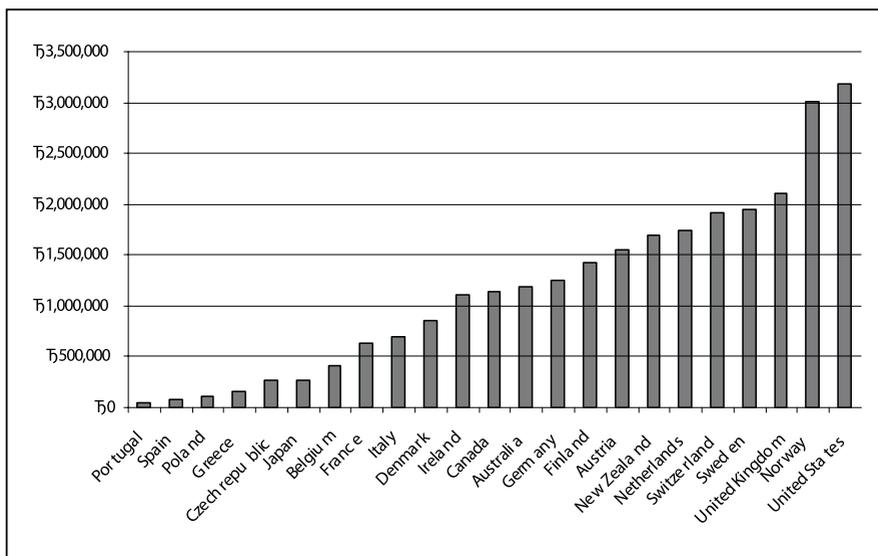
Объемы инвестиций государственного сектора в обеспечении безопасности дорожного движения в разных странах определить довольно сложно, так как многие затраты, связанные с безопасностью движения, включают в более широкие категории расходов разных секторов экономики, таких, как транспорт, здравоохранение, юстиция и образование. Аналогичным образом малоизвестны размеры инвестиций частного сектора.

Страны с наилучшим состоянием безопасности дорожного движения не только имеют устойчивые источники финансирования этой сферы, но и располагают отработанными процедурами распределения ресурсов для реализации программ безопасности движения.

Во многих из этих стран эффективным инструментом распределения средств на нужды безопасности дорожного движения зарекомендо-

вал себя т.н. анализ «затраты — выгоды», однако его применение требует стоимостной оценки спасённых жизней и предотвращенных травм в результате ДТП. При этом часто возникают концептуальные проблемы и проблемы в области оценки последствий ДТП и среди специалистов пока нет твердого консенсуса относительно предпочтительности того или иного подхода. Некоторые передовые страны приняли расчетную стоимость статистической жизни, основанную на оценках «готовности людей платить» за небольшое уменьшение риска. В других странах принят метод «валового продукта» или «человеческого капитала», который устанавливает стоимость потери имеющихся ресурсов и будущей продукции, иногда прибавляя значительную сумму за сопутствующие «боль, горе и страдания». Могут использоваться и другие критерии, например, на основе учета сумм, назначенных судами на содержание оставшихся иждивенцев.

Вопросы стоимостной оценки ущерба от ДТП имеют в Российской Федерации давнюю историю обсуждений и споров, и с 2002 г. для оценки национальных издержек от ДТП применяется методика расчета по «валовой отдаче» вместо прежнего метода «чистой отдачи», который исключает оценочную стоимость будущего потребления жертвой ДТП. Согласно применяемой сейчас в Российской Федерации методике оценки социально-экономического ущерба от ДТП стоимость гибели человека оценивается приблизительно в 2 375 000 рублей (70 000 евро), раненого — в 41 800 рублей (1 215 евро), что намного ниже оценок социально-экономических издержек от смертного случая в ДТП, принятых в различных европейских странах (см. рис.).



Система финансирования в Российской Федерации в целом характеризуется отсутствием действенного механизма финансирования меро-

приятый в области обеспечения БДД, координирующего процесс финансирования мероприятий системы обеспечения БДД между ее отдельными субъектами. Отсутствие механизма взаимодействия между отдельными субъектами системы БДД, в свою очередь, не позволяет вырабатывать согласованные мероприятия, направляемые на снижение показателей отдельных факторов аварийности и на ситуацию на дорогах в целом.

Финансирование мероприятий в области обеспечения БДД осуществляется по остаточному принципу, в основном, за счет средств, выделяемых на реализацию текущей деятельности органов власти. При этом ситуация характеризуется хроническим недофинансированием государственных органов власти и органов местного самоуправления. Основная финансовая нагрузка ложится на местные бюджеты, на средства которых осуществляется более 70% финансирования системы БДД в стране.

Ситуация усугубляется отсутствием прозрачности системы финансирования мероприятий в области обеспечения БДД. Так, в федеральном бюджете не выделена отдельной строкой и не определена сумма финансовых средств, направляемых на реализацию мероприятий в области обеспечения БДД. Кроме того, не осуществляется консолидация отчетности по финансированию мероприятий, проводимых в рамках бюджетных смет различных министерств и ведомств федерального, регионального и местного уровней власти. Отсутствие четко определенных источников финансирования мероприятий на каждом уровне управления (федеральном, региональном, местном) не позволяет оценить эффект от реализуемых мероприятий, степень влияния финансовых вложений на состояние системы обеспечения БДД, а также эффективность работы федеральных и территориальных органов исполнительной власти, ответственных за выполнение отдельных проектов и мероприятий в области обеспечения БДД.

Мероприятия по формированию единого механизма финансирования мероприятий, направленных на сокращение количества ДТП и снижение тяжести их последствий, включают:

- определение и социально-экономическое обоснование источников финансирования мероприятий на федеральном, региональном и местном уровнях;
- формирование консолидированной отчетности по финансированию мероприятий, осуществляемому из разных источников на федеральном, региональном и местном уровнях власти;
- создание финансово-экономического механизма взаимодействия субъектов, ответственных за реализацию программ, на федеральном и региональном уровнях;
- создание механизмов взаимодействия ответственных за выполнение программных проектов и мероприятий в сфере БДД министерств и ведомств с потенциальными инвесторами в лице кредитных и страховых учреждений, коммерческих предприятий, общественных фондов и других организаций;

- разработку финансово-экономических механизмов взаимодействия между системой финансирования органов управления в сфере обеспечения БДД (органов исполнительной власти и местного самоуправления) и системой финансирования программ повышения БДД;
- разработку процедуры оценки на основе соответствующих критериев выполнения мероприятий в области обеспечения БДД.

## **Градостроительные решения и зонирование территорий**

Полномочия городской администрации в области строительства и транспорта определяется Статьей 72 Закон РФ от 06.07.1991 №1550-1 «О местном самоуправлении в РФ», в соответствии с которой городская администрация организует подготовку генерального плана города и проекта планировки пригородной зоны, проектов детальной планировки и застройки районов, микрорайонов и других градостроительных комплексов, проектов инженерных сооружений и благоустройства города; разрабатывает правила застройки города в соответствии с его генеральным планом и вносит их на утверждение соответствующего Совета; осуществляет контроль за соблюдением утвержденных проектов строительства объектов жилищно-коммунального хозяйства и производственного назначения, организует экспертизу проектов.

Зонирование территории города в организации движения используется практически во всех крупных городах. Главная цель такого подхода — сохранение территории города от разрушения ради развития транспортной инфраструктуры, приоритет в обеспечении транспортного обслуживания общественного пассажирского транспорта, оздоровление окружающей среды. В первую очередь в качестве зон выделяются заповедные районы города (культурное и историческое наследие), территории высокой деловой активности, привлекающие большое количество посетителей, территории с плотной жилой застройкой. Зонирование городской территории имеет место во всех мегаполисах. Для городов с ярко выраженным деловым или историческим центром (Париж, Мельбурн, Москва) такие зоны имеют концентрические формы. Для городов с несколькими центрами зоны на плане города выглядят как пятна, разбросанные по территории города, внутри которых устанавливаются разнообразные ограничения: снижение скоростей движения, запреты на парковку на проезжей части улиц, установление платы за въезд в зону и за парковку. Количество и строгость таких ограничений определяется транспортной емкостью территории, развитием и состоянием дорожной сети.

Субъекты РФ участвуют в регулировании градостроительных отношений и таким образом являются субъектами градостроительных отношений путем принятия законов, например, Московской области «Об организации и функциональном зонировании территории Московской области» от 09.01.1997 г., Воронежской области «О регулировании градостроительных отношений в Воронежской области» от 23.01.1997 и т.п. Указанные в статье 5 Градостроительного кодекса РФ соответствующие органы — за-

конодательные собрания субъектов градостроительных отношений (субъектов РФ) реализовали свою компетенцию в Градостроительных кодексах Мурманской области от 29.01.1997 г., Республики Башкортостан от 07.06.1999 г. и др.

Подготовка планировки территории осуществляется с учетом Строительных норм и правил СНиП 2.07.01- 89 "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", утвержденных Постановлением Госстроя СССР от 16.05.1989 г. №78. Указанные нормы и правила распространяются на проектирование новых и реконструкцию существующих городских и сельских поселений и включают основные требования к их планировке и застройке. СНиП содержит требования к планировке территорий, находящихся в различных территориальных зонах: селитебной территории (предназначена для размещения жилищного фонда, общественных зданий и сооружений, в том числе научно-исследовательских институтов и их комплексов, а также отдельных коммунальных и промышленных объектов, не требующих устройства санитарно-защитных зон; для устройства путей внутригородского сообщения, улиц, площадей, парков, садов, бульваров и других мест общего пользования), производственной территории, ландшафтно-рекреационной территории, а также требования к размещению учреждений и предприятий обслуживания, улично-дорожной сети, инженерному оборудованию, инженерной подготовке и защите территории, охране окружающей среды, памятников истории и культуры.

Так, указанные СНиП предусматривают, что въезды на территорию микрорайонов и кварталов, а также сквозные проезды в зданиях следует предусматривать на расстоянии не более 300 м один от другого, а в реконструируемых районах при периметральной застройке — не более 180 м. Примыкания проездов к проезжим частям магистральных улиц регулируемого движения допускаются на расстояниях не менее 50 м от стоп-линии перекрестков. При этом до остановки общественного транспорта должно быть не менее 20 м. Для подъезда к группам жилых зданий, крупным учреждениям и предприятиям обслуживания, торговым центрам следует предусматривать основные проезды, а к отдельно стоящим зданиям — второстепенные проезды, размеры которых следует принимать в соответствии с установленными нормами. Микрорайоны и кварталы с застройкой 5 этажей и выше, как правило, обслуживаются двухполосными, а с застройкой до 5 этажей — однополосными проездами. Расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта в пределах территории поселений следует принимать: для автобусов, троллейбусов и трамваев 400-600 м, экспресс-автобусов и скоростных трамваев — 800-1200 м, метрополитена 1000-2000 м, электрифицированных железных дорог — 1500-2000 м.

Мероприятия по зонированию территории города требуют внесения изменений в систему градостроительного проектирования, предусматривая, в частности:

- разработку комплексных схем организации дорожного движения (на 5-10 лет) с оптимальным распределением транспортных потоков и маршрутизацией движения ТС по УДС;
- включение в систему градостроительного проектирования механизмов резервирования земли и коридоров под магистральные улицы и дороги, а также под транспортную и дорожную инфраструктуру (развязки автомагистралей, стоянки автомобильного транспорта и т.д.);
- активизацию работы по внедрению прогрессивных методов организации дорожного движения, комплексных схем организации дорожного движения, современных технических средств и автоматизированных систем управления дорожного движения;
- расширение практики сочетания мероприятий по организации движения транспорта и пешеходов с решением задач устранения мест концентрации ДТП, предотвращения заторов, оптимизации скоростных режимов движения на участках УДС, создания для городского общественного транспорта приоритетных условий движения, внедрения эффективных маршрутных схем, организации стоянок ТС;
- создание муниципальными органами власти органа, ответственного за организацию дорожного движения в городах и обладающего для этого необходимыми полномочиями.

## Организация и регулирование дорожного движения

Основные законодательные и иные нормативные правовые акты, регламентирующие процесс государственного управления в сфере организации и регулирования движения транспорта и пешеходов в городах представлены в следующей таблице:

<b>Законодательные акты</b> (Конституция, ФКЗ, ФЗ, кодекс)	<b>Нормативно-правовые акты</b> (Указы Президента, постановления Правительства, приказы министерств и ведомств и т.д.)
Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»: Статья 22. Требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации	Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»
Федеральный закон от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»	Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 « О правилах дорожного движения»
Закон РФ от 06.07.1991 г. №1550-1 «О местном самоуправлении в РФ»	Приказ МВД России от 08.06.1999 г. №410 «О совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности службы дорожной инспекции и организации движения ГИБДД МВД России»
Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 г. №190-ФЗ Статья 42. Проект планировки территории	Приказ Федеральной дорожной службы России от 22.04.1999 г. №105 «Об утверждении примерных договоров и соглашений, заключаемых с субъектами РФ»

Основы процесса «Организация и регулирование движения транспорта и пешеходов в городах» закладываются Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в виде требований по организации дорожного движения.

Согласно ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» под организацией дорожного движения понимается комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

В соответствии со статьей 22 указанного закона:

- деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации стандартами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения;
- изменения в организации дорожного движения для повышения пропускной способности дорог или для других целей за счет снижения уровня БДД не допускаются;
- изменение организации движения ТС и пешеходов в неотложных случаях при возникновении реальной угрозы БДД должно осуществляться только уполномоченными на то должностными лицами органов внутренних дел Российской Федерации либо должностными лицами дорожных и коммунальных служб с последующим уведомлением органов внутренних дел Российской Федерации. Распоряжения указанных лиц обязательны для всех участников дорожного движения.

Ст. 42 Градостроительного кодекса РФ от 29.12.2004 г. №190-ФЗ устанавливает, что при подготовке проекта планирования территории, материалы по обоснованию проекта планировки территории в графической форме должны содержать схему организации улично-дорожной сети и схему движения транспорта на соответствующей территории.

Согласно Федеральному закону от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к ведению органов местного самоуправления, в том числе, относится:

- содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений;
- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования.

Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» на ГИБДД возлагаются следующие основные обязанности в рамках рассматриваемого процесса:

- регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение

- организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;
- изучение условий дорожного движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов, согласование в установленном порядке проектов организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах, программ подготовки и переподготовки специалистов по безопасности дорожного движения;
  - осуществление государственного контроля и надзора в области обеспечения БДД к проектированию, строительству, реконструкции дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта;
  - осуществление государственного контроля и надзора в области обеспечения БДД к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения;
  - выдача разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление деятельности по установке и обслуживанию технических средств организации дорожного движения.

Для федеральных дорог общего пользования разработку схем организации движения осуществляет Росавтодор (Приказ ФДС РФ от 22.04.1999 г. №105 «Об утверждении примерных договоров и соглашений, заключаемых с субъектами РФ»), для городов за разработку схем организации движения может отвечать структурное подразделение муниципального ОИВ. Например, Центр организации движения правительства Москвы (Постановление Правительства Москвы от 01.06.2004 г. №351-ПП «Об организации мероприятий по комплексной схеме организации дорожного движения в центре Москвы»). Вместе с тем, нормативными правовыми актами не установлен конкретный субъект, отвечающий за разработку схем организации дорожного движения в городах.

Разработанные схемы организации дорожного движения должны быть включены в градостроительную документацию и содержать графическое изображение схемы организации улично-дорожной сети и схему движения транспорта на соответствующей территории. (Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 г. №190-ФЗ). Согласование схем организации движения проводится при выполнении всех видов работ в пределах полосы отвода, за исключением работ по содержанию автомобильных дорог.

В процессе рассмотрения проектов организации движения осуществляется контроль:

- обоснованности использования проезжей части, тротуаров, пешеходных дорожек и т.п. для проведения работ;

- соответствия пропускной способности оставшейся проезжей части, тротуара, пешеходной дорожки и т.п. существующим (перспективным) транспортным и пешеходным потокам;
- правильности применения технических средств организации дорожного движения.

Вместе с тем в системе обеспечения БДД на региональном и местном уровне в настоящее время отсутствует полноценная система организационно-планировочных и инженерных мер в области совершенствования организации движения транспорта и пешеходов. Реализуемые мероприятия носят эпизодический характер. Не определены полномочия органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления по проведению мероприятий, направленных на улучшение движения транспорта и пешеходов (регламентация скоростных режимов, введение одностороннего движения и т.д.). Существующие нормативные правовые акты не позволяют четко распределить обязанности и ответственность субъектов управления в сфере ОБДД в части организации дорожного движения в городах, установить их функциональные связи и координировать деятельность.

В крупнейших и крупных городах, по решению соответствующих органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, комплексная проверка может проводиться по стадиям — проверка состояния дорог, технических средств организации дорожного движения, стационарного электрического освещения (Приказ МВД России от 08.06.1999 г. №410).

Регулирование дорожного движения в штатном порядке осуществляется силами ГИБДД. При проведении аварийно-спасательных работ ГИБДД самостоятельно обеспечивает организацию движения транспортных средств и пешеходов, при проведении массовых мероприятий ГИБДД согласует изменения в организации движения с ОИВ субъектов РФ. (Приказ МВД России от 08.06.1999 г. №410).

В качестве методического обеспечения регулирования дорожного движения выступают:

- рекомендации по соответствию пропускной способности проезжей части, тротуара, пешеходной дорожки и т.п. существующим (перспективным) транспортным и пешеходным потокам;
- рекомендации по наиболее эффективной организации дорожного движения (одностороннее, приоритетное, грузовое, светофорное, реверсивное, координированное) и проч. (Приказ МВД России от 08.06.1999 г. №410).

Таким образом, процесс «Организация и регулирование движения транспорта и пешеходов в городах» является межотраслевым. К основным субъектам государственного управления данным процессом относятся: Правительство РФ, ГИБДД, органы местного самоуправления. В следующей таблице приведена Матрица взаимодействия органов исполнитель-

ной власти и местного самоуправления в процессе «Организация и регулирование движения транспорта и пешеходов в городах»:

Функции	Уровни и функции участия		
	Правительство РФ	ГИБДД	Органы местного самоуправления
Установление единого порядка дорожного движения на всей территории Российской Федерации	И		
Регулирование дорожного движения		И	
Обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий		И	
Установка и эксплуатация технических средств организации дорожного движения		К	
Выполнение дорожно-строительными, дорожно-эксплуатационными и другими организациями условий согласования и сроков выполнения работ на дорогах и улицах		К	
Временное ограничение или запрещение дорожного движения, изменение его организации на отдельных участках дорог при проведении массовых мероприятий		И	С
Изучение условий дорожного движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов		И	
Участие в работе градостроительных и технических советов, комиссий по приемке в эксплуатацию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта		С У	И С
Разработка маршрутов движения и расположение мест остановки маршрутных транспортных средств			И У
Рассмотрение заявок и выдача заключений на открытие маршрутов регулярного движения общественного транспорта		И	
Ограничение или запрещение проведения на дорогах ремонтно-строительных и других работ, осуществляемых с нарушением требований нормативных правовых актов в области ОБДД		И	
Содержание дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений в безопасном для движения состоянии		К	И
Информирование участников дорожного движения о вводимых ограничениях и об изменениях в организации дорожного движения		И	

Функции	Уровни и функции участия		
	Правительство РФ	ГИБДД	Органы местного самоуправления
Принятие мер по своевременному устранению помех для движения, запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения		И	
Разработка проектов организации дорожного движения в городах, оборудование дорог техническими средствами организации движения		С	И
Выдача разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление деятельности по установке и обслуживанию технических средств организации дорожного движения		И	
Разработка проектов строительства, реконструкции и ремонта дорог, дорожных сооружений		С	И
Установка в непосредственной близости от дороги киосков, транспарантов, плакатов, рекламных щитов и тому подобного, ухудшающих видимость или затрудняющих движение пешеходов		С	
Проведение на дорогах массовых, спортивных и иных мероприятий		С	
Производство работ на дороге, создающих помехи движению транспортных средств или пешеходов		С	
Запрещение или приостановка проведения на дорогах и улицах ремонтно-строительных и других работ, осуществляемых с нарушением требований технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения		И	
Подготовка предложений по совершенствованию организации дорожного движения и повышению безопасности		И	
Запрещения движения общественного транспорта по установленным маршрутам при несоблюдении необходимых для безопасного движения условиях		И	

В таблице: И – исполнитель

У – утверждение

С – согласование

К – контроль

## Строительство и эксплуатация автомобильных дорог

Состояние дорог и их инфраструктуры занимают особое место в системе обеспечения БДД.

Несоответствие эксплуатационных характеристик автомобильной дороги установленным требованиям повышает риск дорожно-транспортных происшествий. Значительная часть ДТП (особенно, в ночное время) в городах происходит по причине плохого освещения, отсутствия разметки, нехватки знаков и некачественных дорог.

Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» отмечается, что доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине сопутствующих дорожных условий, связанных как с неудовлетворительным содержанием автомобильных дорог, так и с их недостаточным техническим оснащением, составляет 24 процента общего количества дорожно-транспортных происшествий.

Статья 21 Федерального закона от 10.12.1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» предусматривает, что мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения его безопасности и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги.

Информация об основных законодательных и иных нормативных правовых актах, регламентирующих процесс «Эксплуатация, контроль за состоянием и ремонт дорог» представлена в следующей таблице:

<b>Законодательные акты</b>	<b>Нормативно-правовые акты</b>
Федеральный закон от 10.12.1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»: Статья 11. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог Статья 12. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог	Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», вместе с Положением о ГИБДД МВД России  Постановление Правительства РФ от 23 июля 2004 г. №374 «Об утверждении положения о федеральном дорожном агентстве»
Закон от 06.10.1999 г. №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ» Статья 26.3. Принципы финансового обеспечения осуществления полномочий органов государственной власти субъекта Российской Федерации по предметам совместного ведения Статья 26.11. Собственность субъекта Российской Федерации	Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 г. №398 «Об утверждении положения о федеральной службе по надзору в сфере транспорта»

Законодательные акты	Нормативно-правовые акты
<p>Закон РФ от 06.07.1991 г. №1550-1 «О местном самоуправлении в РФ» Статья 52. Полномочия поселковой, сельской администрации в области строительства, транспорта, связи, жилищного хозяйства, коммунально-бытового обслуживания и торговли</p>	<p>Постановление Правительства РФ от 4 декабря 1998 г. №1441 «Об утверждении правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения по протяженности, техническому состоянию автомобильных дорог РФ и наличию на них объектов сервиса, по количеству трамваев и троллейбусов»</p>
<p>Федеральный закон от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»</p>	<p>Приказ МВД России от 08.06.1999 г. №410 «О совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности служб дорожной инспекции и организации движения ГИБДД МВД России»</p>
<p>Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. №195-ФЗ Статья 8.1. Несоблюдение экологических требований при планировании, технико-экономическом обосновании проектов, проектировании, размещении, строительстве, реконструкции, вводе в эксплуатацию, эксплуатации предприятий, сооружений или иных объектов Статья 9.4. Нарушение требований нормативных документов в области строительства Статья 9.5. Нарушение установленного порядка строительства объектов, приемки, ввода их в эксплуатацию</p>	

Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, является Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), находящееся в ведении Минтранса России (Постановление Правительства РФ «Об утверждении положения о Федеральном дорожном агентстве» от 23 июля 2004 г. №374).

К полномочиям органов государственной власти субъекта Российской Федерации относится строительство и содержание автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения (ФЗ от 06.10.1999 г. №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ»).

Согласно Федеральному закону от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» в собственности муниципальных образований находятся соответствующие автомобильные дороги общего пользования, мосты и иные транспортные инженерные сооружения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а также имущество, предназначенное для их обслуживания.

Муниципальные администрации организуют эксплуатацию объектов дорожного хозяйства, входящих в состав муниципальной собственности. Также за ними закреплены функции по организации строительства и ремонта соответствующих автомобильных дорог за счет собственных

средств и на основе долевого участия (Закон РФ от 06.07.1991 г. №1550-1 «О местном самоуправлении в РФ»).

Контроль и надзор в сфере автомобильного дорожного хозяйства осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Ространснадзор при реализации своих полномочий осуществляет, в том числе, специальные разрешительные, контрольные и надзорные функции, возложенные в соответствии с законодательством РФ на:

- федеральный орган исполнительной власти в области транспорта (федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий государственное управление в транспортном комплексе),
- федеральный орган исполнительной власти в области дорожного хозяйства (Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 г. №398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта»).

За ГИБДД закреплены функции по осуществлению контроля за соблюдением норм, которыми устанавливаются требования к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов (Положение о ГИБДД МВД России, утверждено Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. №711).

Постановление Правительства РФ от 24.12.1991 №61 (в ред. от 11.04.2006) «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации» предусматривает, что автомобильные дороги общего пользования, расположенные на территории Российской Федерации, классифицируются на:

- относящиеся к собственности Российской Федерации (автомобильные дороги федерального значения);
- относящиеся к собственности субъектов Российской Федерации (автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения, за исключением автомобильных дорог федерального значения);
- относящиеся к собственности муниципальных образований, предназначенные для решения вопросов местного значения или вопросов местного значения межмуниципального характера (автомобильные дороги местного значения, за исключением автомобильных дорог федерального и регионального значения);
- относящиеся к частной и иным формам собственности.

Таким образом, определение уполномоченных органов и их компетенции в сфере применения технических средств организации дорожного движения зависит от вида конкретной автомобильной дороги.

**Эксплуатационные характеристики** автомобильных дорог устанавливаются Государственным стандартом «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. ГОСТ Р 50597-93».

С 01 января 1995 г. стандарт распространяется на все эксплуатируемые автомобильные дороги общего пользования с цементобетонным по-

крытием и любым покрытием из битумоминеральных смесей и на все дороги и улицы городов и других населенных пунктов.

В зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильные дороги, дороги и улицы городов и других населенных пунктов объединены в три группы:

- группа А — автомобильные дороги с интенсивностью движения более 3000 авт/сут; в городах и населенных пунктах - магистральные дороги скоростного движения, магистральные улицы общегородского значения непрерывного движения;
- группа Б — автомобильные дороги с интенсивностью движения от 1000 до 3000 авт/сут; в городах и населенных пунктах - магистральные дороги регулируемого движения, магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения и районного значения;
- группа В — автомобильные дороги с интенсивностью движения менее 1000 авт/сут; в городах и населенных пунктах - улицы и дороги местного значения.

Все требования стандарта являются обязательными и направлены на обеспечение безопасности дорожного движения, сохранение жизни, здоровья и имущества населения, охрану окружающей среды.

Установленные стандартом ГОСТ Р 50597-93 требования должны обеспечиваться организациями, в ведении которых находятся автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов.

В случае, когда эксплуатационное состояние дорог и улиц не отвечает требованиям стандарта, на них должны быть введены временные ограничения, обеспечивающие безопасность движения, вплоть до полного запрещения движения.

Проезжая часть дорог и улиц, покрытия тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, посадочных площадок, остановочных пунктов, а также поверхность разделительных полос, обочин и откосов земляного полотна должны быть чистыми, без посторонних предметов, не имеющих отношения к их обустройству.

Покрытие проезжей части не должно иметь просадок, выбоин, иных повреждений, затрудняющих движение транспортных средств с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью.

В специальных таблицах приводятся предельно допустимые повреждения покрытия, а также сроки их ликвидации.

Стандарт ГОСТ Р 50597-93 устанавливает предельные размеры отдельных просадок, выбоин и т.п., требования к ровности покрытия проезжей части, требования к коэффициенту сцепления покрытия.

Кроме того, предусмотрены требования к обочинам и разделительным полосам, обеспечению видимости в плане. На пересечениях автомобильных дорог в одном уровне при отсутствии застройки должно быть обеспечено расстояние видимости в соответствии с требованиями действующих строительных норм и правил.

В целях улучшения транспортно-эксплуатационного состояния дорог и повышения безопасности дорожного движения Приказом ФДС РФ от 12.08.1999 г. №272 утвержден Отраслевой дорожный норматив «Автомобильные дороги общего пользования. Нормативы потребности в дорожной технике для содержания автомобильных дорог. ОДН 218.014-99».

Раздел 2 ОДН 218.014-99 определяет основные технологические процессы при содержании автомобильных дорог, которые непосредственно связаны с обеспечением эксплуатационных характеристик автомобильных дорог.

В весенне-летне-осенний период основными технологическими процессами при содержании дорог являются:

**а) полоса отвода:**

- очистка полосы отвода от мусора и посторонних предметов;
- планировка полосы отвода с прочисткой и профилированием кюветов и водоотводных канав;
- скашивание травы и ликвидация кустарника;
- ликвидация нежелательной растительности химическим способом,

**б) земляное полотно:**

- уборка с обочин, откосов и разделительной полосы посторонних предметов и мусора;
- устранение мелких повреждений (в т.ч. размывов) на неукрепленных обочинах и откосах с подсыпкой в отдельных местах грунта, планировкой и уплотнением;
- устранение мелких повреждений на укрепленных обочинах (в т.ч. на асфальтобетонных, щебеночно-гравийных);
- скашивание травы на обочинах, откосах и разделительной полосе;
- ликвидация кустарника на откосах и обочинах,

**в) проезжая часть:**

асфальтобетонные (и другие «черные») и цементобетонные покрытия:

- очистка от мусора, пыли и грязи;
- заделка трещин и швов;
- устранение мелких повреждений (выбоин, просадок, колеи и др.);
- устранение скользкости, вызванной выпотеванием битума;
- поверхностная обработка (в т.ч. двойная) покрытий, включая очистку покрытия от пыли и грязи, распределение битумного вяжущего, распределение щебня (в т.ч. обработанного битумом), укатка, уборка неприжившегося щебня;
- гравийные и щебеночные покрытия:
- восстановление профиля гравийных и щебеночных покрытий (в т.ч. с добавлением нового материала);
- планировка и обеспыливание гравийных и щебеночных покрытий,

**г) искусственные сооружения:**

- очистка проезжей части и тротуаров мостов от грязи и мусора;
- устранение мелких повреждений на ж/б элементах мостов;
- исправление или замена отдельных секций перил или ограждений на мостах;

- очистка перил и ограждений от пыли и грязи;
- покраска перил и ограждений (кроме оцинкованных);
- очистка лотков и водопропускных труб от грязи, снега и льда;
- устранение мелких повреждений лотков и труб, включая оголовки,

**д) обустройство и обстановка дороги:**

- восстановление и нанесение вновь дорожной разметки;
- очистка и мойка дорожных знаков, стоек, ограждений, сигнальных столбиков и др.;
- замена поврежденных и установка недостающих дорожных знаков (включая знаки индивидуального проектирования), недостающих ограждений и направляющих устройств;
- содержание в чистоте и порядке автобусных остановок, автопавильонов, площадок отдыха и элементов их обустройства;
- уход за дорожным освещением (замена ламп и светильников); чистка, мойка и окраска опор (вертикальная разметка);
- устройство снегозащитных лесных полос, выращивание и уход за посадками и саженцами, рубки ухода; обрезка веток для обеспечения видимости и др.

В зимний период основными технологическими процессами при содержании дорог являются:

- патрульная очистка проезжей части дорог от снега;
- удаление снежных валов с обочин: сдвиганием, перекидкой, перекидкой у барьерных ограждений, сдвиганием с погрузкой в автосамосвалы (в основном на развязках в двух уровнях) и др.;
- удаление с проезжей части уплотненного снега;
- расчистка снежных заносов толщиной до 0,4 м, от 0,4 до 0,6 м, от 0,6 до 1,0 м и более 1,0 м;
- борьба с зимней скользкостью, в т.ч.: распределение пескосоляной смеси, распределение твердых реагентов в чистом виде, распределение увлажненных реагентов, распределение жидких реагентов;
- устройство снежных траншей или валов на придорожной полосе для защиты дороги от снежных заносов.

Таким образом, выполнение указанных работ позволяет обеспечить эксплуатационные характеристики автомобильных дорог, соответствующие установленным стандартам требованиям.

В течение длительного времени одной из характерных особенностей работ по обеспечению безопасности дорожной инфраструктуры в России был малозатратный, быстрокупаемый ремонт особо опасных участков и широко признается необходимость осуществления крупномасштабных программ в этом направлении. По мнению многих специалистов, это всего лишь одна из сторон любой стратегии обеспечения безопасности дорожной сети, которая в большинстве случаев порождена ошибками, допущенными при проектировании и строительстве дорог. Безопасность дорожного движения — центральный элемент планирования, проектиро-

вания и эксплуатации дорожной сети, включающий целый спектр стратегий и мер.

Планирование дорожной инфраструктуры с учётом требований безопасности движения включает классификацию дорог и установление пределов скорости движения в соответствии с функцией дороги, а также разделение там, где это возможно, моторизованного и немоторизованного движения. Эффективное проектирование включает самоочевидную, легко понятную пользователям планировку дорог, снижение скорости на определенных территориях и обеспечение равномерности движения автотранспорта, использование безопасных придорожных объектов и внедрение аудита безопасности. Делая трассу и конструктивные элементы дороги и дорожных сетей легко понятным для пользователей с целью минимизации их ошибок и более «снисходительными», если такие ошибки допущены, инженерное обеспечение безопасности дорожного движения может внести серьёзный вклад в предотвращение дорожно-транспортного травматизма и уменьшение тяжести ДТП. Наконец, если всё перечисленное не удаётся реализовать в полной мере, внедрение дешёвых, быстро окупающихся мероприятий в местах повышенного риска ДТП обеспечивает исправление допущенных недостатков в проектировании и строительстве на определенных участках дорог или на определенной территории. Такая программа требует проведения локальных инженерных работ на потенциально опасных участках дорог и, в долгосрочной перспективе, реконструкции этих дорог. Однако отдача от таких мероприятий достаточно велика, и многие европейские страны сообщают о высокой экономической эффективности инженерного обеспечения безопасности дорожного движения.

Одно из исследований, проведенное в Нидерландах, делает вывод, что указанные способы инженерного обеспечения позволяют сократить более чем на треть среднее число ДТП с причинением травм в расчете на миллион автомобиле-километров пробега по всем категориям дорог этой страны.

В разрабатываемую в России программу инженерного обеспечения безопасности дорожного движения смогут, в частности, быть включены следующие меры:

- Изменение классификации дорог. Рекомендуются пересмотреть существующую в России классификацию дорог, первоначально на городских территориях, с тем, чтобы она в достаточной мере учитывала аспекты землепользования, места возникновения ДТП, транспортные и пешеходные потоки и задачи обеспечения безопасности движения, включая управление скоростью. Это создало бы основу для системного управления безопасностью движения через стандарты конструкции дорог, ограничения скорости, планировку и эксплуатационные условия дорог, а также для повышения безопасности движения, в частности, за счет поощрения надлежащего выбора скорости движения в установленных пределах.

- Зональные ограничения скорости и замедление транспортных потоков. Соответствующие технические решения получили широкое внедрение в Европе. Обычно они включают зоны с принудительным обеспечением ограничения скорости 30 км/ч, приводящие к снижению числа ДТП на 15-80%.
- Внедрение многоступенчатого независимого аудита безопасности дорожного движения. Эффективной мерой в части повышения безопасности дорожной инфраструктуры является внедрение обязательной системы аудита безопасности, который, в дополнение к действующей системе проверки соответствия стандартам, включал бы многоэтапную проверку независимыми экспертами дорожных проектов на их соответствие требованиям безопасности движения на разных стадиях разработки.
- Пассивная безопасность придорожных объектов. Научные исследования и передовой зарубежный опыт показывают, что расположение и конструкция находящихся на обочине дорог объектов могут играть важную роль в снижении числа столкновений с ними и типичных тяжелых последствий.

Для осуществления программы массовой модернизации придорожных объектов необходимо решить следующие задачи:

- проектирование дорог без опасных придорожных объектов с использованием обязательного аудита безопасности;
- устройство там, где это возможно, свободных зон в придорожной полосе. В Норвегии устранение препятствий в придорожной полосе дало соотношение выгод к издержкам порядка 19:1;
- проектирование придорожных объектов более «безопасными». Например, на участках, где были установлены «ломающиеся» мачты искусственного освещения, число смертных случаев и тяжелых травм при столкновениях с ними снизилось примерно на 30%;
- защита придорожных объектов ограждениями, способными поглотить часть энергии удара (например, профильные и тросовые барьеры на разделительной полосе и противоаварийные «подушки»).

Исходя из сказанного выше можно заключить, что ключевыми участниками государственного управления в сфере БДД в процессе «Эксплуатация, контроль за состоянием и ремонт дорог» являются:

- Росавтодор,
- орган исполнительной власти, в ведении которого находятся дороги,
- органы местного самоуправления,
- ГИБДД,
- Ространснадзор.

На Росавтодор возлагаются следующие основные обязанности:

- обеспечение соответствия состояния автомобильных дорог общего пользования федерального значения установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам;

- информирование участников дорожного движения о наличии объектов сервиса и безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог, а также издание совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации атласа автомобильно-дорожной сети Российской Федерации;
- мероприятия, направленные на обеспечение БДД на участках автомобильных дорог общего пользования федерального значения при проведении работ по ремонту и содержанию.

Обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог после ремонта и в процессе эксплуатации установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на орган исполнительной власти, в ведении которого находятся дороги (Росавтодор, органы исполнительной власти субъекта РФ и органы местного самоуправления).

Государственный учет показателей состояния БДД по протяженности и техническому состоянию дорог осуществляют:

- органы управления автомобильными дорогами общего пользования,
- органы местного самоуправления,
- юридические и физические лица, в ведении которых находятся автомобильные дороги,
- юридические и физические лица, в ведении которых находятся трамваи или троллейбусы.

Контроль за состоянием дорог и проведением их ремонта осуществляется соответствующими подразделениями ГИБДД.

Контроль за эксплуатационным состоянием автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, установкой и эксплуатацией технических средств организации дорожного движения осуществляется посредством проведения:

- комплексной проверки дорог и улиц,
- специальных проверок (готовности дорожных и коммунальных организаций к зимнему содержанию дорог и улиц, проверки состояния железнодорожных переездов, ледовых переправ, маршрутов общественного транспорта, перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов),
- контрольных проверок.

Контроль за ремонтом дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта осуществляется посредством:

- рассмотрения проектов, схем организации движения при производстве дорожных работ,
- проведения контрольных проверок,
- участия в комиссиях по приемке строящихся объектов в эксплуатацию.

## Сокращение числа ДТП, связанных с употреблением алкоголя

Основные законодательные и иные нормативные правовые акты, регламентирующие процесс «Медицинское освидетельствование», представлены в следующей таблице:

Законодательные акты	Нормативные правовые акты
Конституция РФ (21 статья)	Постановление Совета министров — правительства РФ «О правилах дорожного движения» от 23 октября 1993 г. №1090 (п.2.3.2)
Кодекс РФ об административных правонарушениях Статья 12.8. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения Статья 12.26. Невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения Статья 27.12. Отстранение от управления транспортным средством и медицинское освидетельствование на состояние опьянения Статья 27.13. Задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации	«Положение о государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (утверждено Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. №711) (п. 11 л.)  «Положение о государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (утверждено Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. №711) (п. 11 л.)
Закон РФ от 18 апреля 1991 г. №1026-1 «О милиции» (ст.11, п. 19)	Приказ Минздрава России от 14 июля 2003 г. №308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» В том числе приложения: Инструкция по проведению медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и заполнению учетной формы №307/у «Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» (приложение №3) Критерии, при наличии которых имеются достаточные основания полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения и подлежит направлению на медицинское освидетельствование (приложение №6) Программа подготовки врачей (фельдшеров) по вопросам проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения лиц, которые управляют транспортными средствами (приложение №7) Требования к передвижному пункту (автомобилю) для проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения лиц, которые управляют транспортными средствами (приложение №9)
	Приказ Минздравсоцразвития России от 27 января 2006 г. №40 «Об организации проведения химико-токсикологических исследований при аналитической диагностике наличия в организме человека алкоголя, наркотических веществ, психотропных и других токсических веществ»

П.2 статьи 21 Конституции РФ запрещает проводить медицинские опыты над человеком без его согласия. Следовательно, никто не может быть подвергнут медицинскому освидетельствованию, без его согласия.

КоАП предусматривает четыре статьи, в соответствии с которыми регулируется процесс медицинского освидетельствования в системе ОБДД.

Статья 12.8. КоАП «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения» влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

Статья 12.26. КоАП «Невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения» предусматривает ответственность в виде лишения права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет. Невыполнение законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения представляет собой окончательное административное правонарушение.

Ст. 27.12 кодекса регламентирует процесс отстранения от управления транспортным средством и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Согласно данной статье лицо, которое управляет транспортным средством соответствующего вида и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения, а также лица, совершившие административные правонарушения, предусмотренные частью 1 статьи 12.3, частью 2 статьи 12.5, частями 1 и 2 статьи 12.7 КоАП, подлежат отстранению от управления транспортным средством до устранения причины отстранения. Лицо, которое управляет транспортным средством соответствующего вида и в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что это лицо находится в состоянии опьянения, подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида и направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения осуществляются должностными лицами, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида.

На уровне нормативно-правовых актов данный процесс регулируется следующими документами: Постановление Совета министров — Правительства РФ «О правилах дорожного движения» от 23 октября 1993 г. №1090 (п.2.3.2), «Положение о государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (утверждено Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. №711) (п. 11 л.), «Правила медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и оформление его результатов» (утверждены постановлением Правительства РФ

от 26 декабря 2002 г. №930), Приказ Минздрава России «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» от 14 июля 2003 г. №308, Приказ Минздравсоцразвития России от 27 января 2006 г. №40 «Об организации проведения химико-токсикологических исследований при аналитической диагностике наличия в организме человека алкоголя, наркотических веществ, психотропных и других токсических веществ».

Пункт 2.3.2 Правил дорожного движения Российской Федерации обязывает водителя транспортного средства проходить по требованию сотрудников милиции освидетельствование на состояние опьянения. Работники милиции в соответствии со ст. 11 Закона «О милиции» имеют право проводить в установленном законом порядке освидетельствование лиц, подозреваемых в совершении преступления либо в отношении которых имеется повод к возбуждению дела об административном правонарушении, для определения наличия в организме алкоголя или наркотических средств либо направлять или доставлять данных лиц в медицинское учреждение, если результат освидетельствования необходим для подтверждения или опровержения факта правонарушения или объективного рассмотрения дела о правонарушении.

П 11. «Положение о государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (утв. Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. №711) (п. 11 л.) дает право ГИБДД направлять в пределах своей компетенции на медицинское освидетельствование на состояние опьянения управляющих транспортными средствами лиц, которые подозреваются в совершении административного правонарушения в области дорожного движения и в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, а также направлять или доставлять на медицинское освидетельствование на состояние опьянения лиц, которые подозреваются в совершении преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, для объективного рассмотрения дела в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

«Правила медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и оформление его результатов» (утв. постановлением Правительства РФ от 26 декабря 2002 г. №930) устанавливают порядок медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством соответствующего вида, а также порядок оформления его результатов.

Ниже представлена матрица взаимодействия органов исполнительной власти в процессе медицинского освидетельствования.

Функции	Функции		
	ГИБДД	Милиция	Медучреждения
Направление на медицинское освидетельствование (Правила дорожного движения, утверждены Постановлением Совета министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г.; Закон «О милиции» от 18 апреля 1991 г. №1026-1, Положение о ГИБДД, утверждено Указом от 15 июня 1998 г. №711)	И (исполнитель)	И (исполнитель)	
Проведение медицинского освидетельствования («Правила медицинского освидетельствования», утверждены Постановлением Правительства РФ от 26 декабря 2002 г. №930)			У (утверждающий) И (исполнитель)

Таким образом, процесс «Медицинское освидетельствование» является межотраслевым. К основным участникам государственного управления данным процессом относятся ГИБДД, милиция, Минздравсоцразвития России. В регламентации процесса отсутствует распределение полномочий и ответственности данных участников, координация их деятельности в рамках процесса не описана.

В соответствии с существующим международным опытом и Резолюцией ЕКМТ 93/5, могут быть рассмотрены следующие меры и действия:

- **Оценка проблемы злоупотребления алкоголем**

Для определения уровня управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии в текущих условиях дорожного движения необходимо проводить выборочные обследования на дорогах. Такие проверки, как правило, организуются в часы наибольшего потребления алкоголя и у многих компетентных органов имеется опыт их проведения.

- **Пределы содержания алкоголя в крови водителя**

Установленный законом предел служит основой пакета мер, необходимых для сокращения числа ДТП и травм, связанных с потреблением алкоголя, а также ясным официальным ориентиром для водителей в отношении условий безопасного управления автомобилем. Обычно за норму в европейских странах принят предел в 50мг/100мл крови, который рекомендован для водителей в целом Евросоюзом и Резолюцией ЕКМТ 93/5. В некоторых европейских странах допускается предел в 80мг/100 мл, однако тем самым риск для водителей увеличивается по сравнению с 50мг/100 мл в два раза. На данный момент в России нет официально разрешенного лимита содержания алкоголя в крови.

- **Наглядная выборочная аспираторная проверка**

Такой метод проверки водителей непосредственно на дорожных контрольных постах в сочетании с энергичной пропагандой широко распространен как самый эффективный способ уменьшения числа ДТП, связан-

ных с употреблением алкоголя. Для повышения эффективности действий дорожной милиции из процедуры освидетельствования рекомендуется исключить требование о наличии подозрения.

- ***Доказательная аспираторная проверка***

Оборудование для проведения доказательной аспираторной проверки на дорогах является важным средством повышения эффективности правоприменительной практики. В настоящее время сотрудники ГАИ в России производят проверки на дорогах посредством использования электронных анализаторов и, в случае положительного результата, требуется комплексное медицинское освидетельствование, проводимое амбулаторно. Для повышения эффективности таких проверок рекомендуется, наряду с введением юридически обязывающего лимита содержания алкоголя в крови (с аспираторным эквивалентом), внести в законодательство положение о доказательной аспираторной проверке.

- ***Многократные нарушители***

Необходимы также проверки, специально направленные на нарушителей с высоким потенциалом рецидива. Однако такие действия против закоренелых нарушителей обычно не оказывают большого в количественном отношении влияния на уменьшение числа ДТП с пострадавшими. Эффективным средством уменьшения рецидива во всё большей мере признается оснащение замка зажигания автомобиля блокировкой, срабатывающей под воздействием дыхания нетрезвого водителя. Более широкое использование в дальнейшем таких устройств на общественном транспорте и грузовых автомобилях могло бы распространить их потенциальное воздействие и на решение проблемы вождения в состоянии опьянения. С учетом этого в Швеции, Германии и некоторых штатах Австралии осуществляются экспериментальные программы с установкой таких устройств на грузовиках и автобусах. В Швеции блокировкой, реагирующей на алкоголь, оснащены более 1500 автомашин, а с 2002 г. два ведущих поставщика грузовиков (VOLVO и IVECO) предлагают такие устройства на шведском рынке в качестве стандартного оборудования. В связи с реализацией новой программы по безопасности дорожного движения целесообразно рассмотреть возможность установки и использования таких устройств и на новые тяжёлые грузовики в России.

- ***Строгость наказания за нарушение Правил дорожного движения***

Обеспечение строгости и неотвратимости наказания составляют важную часть пакета мер, направленных против управления автомобилем в нетрезвом состоянии.

- ***Наркотические средства, отличные от алкоголя***

Употребление препаратов, отличных от алкоголя, по мнению специалистов, представляет серьезную проблему для безопасности дорожного движения в России и заслуживает изучения.

## Организация парковки транспортных средств

Транспорт является одним из факторов, который существенным образом обуславливает жизнь в городе и влияет на его дальнейшее развитие. Количество въезжающих и выезжающих из города транспортных средств, а также количество транспортных средств специального назначения, наличие мест для организации стоянок транспортных средств зависит от транспортной планировки города и уровня обслуживания транспорта на этой территории.

Одновременно необходимо создавать в рамках города систему, позволяющую обеспечить комплексное решение проблемы организации стоянок транспортных средств всех видов транспорта на ближайшую и дальнюю перспективу. Следует иметь в виду, что парковка автомобилей касается практически всех жителей на территории города и ее решение является предметом весьма критического наблюдения и оценки обществом. Система, внедренная без конструктивного диалога с общественностью в большинстве случаев не принимается и ее правила не соблюдаются, в результате чего она является неэффективной. Лимитирующим условием ее реализации и последующей успешной и эффективной эксплуатации является наличие политической воли и поддержки городских административных органов.

Следует отметить, что исключительно инженерным способом (строительство подземных паркингов и переходов, снос некоторых зданий) разгрузить дороги невозможно. Реализация системы стоянок транспортных средств в любом случае представляет собой длительный процесс.

Необходимо сделать общественный транспорт (автобус, троллейбус) более привлекательными средствами передвижения в центре, чем автомобиль, для чего необходимо резко снизить интервалы движения общественного транспорта, обновить подвижной состав и выделить ему в центре отдельную полосу для движения. При этом, скорость социального автобуса должна быть выше автомобиля, и тогда частник на него пересядет. При одном условии строительстве «перехватывающих» стоянок по периметру центра и подводу к «парковкам рабочего дня» сети общественного транспорта с приемлемыми интервалами движения, а не 20 минут, как сегодня. Кроме того, параллельно необходимо обновить автобусный и троллейбусный парки, планы перехватывающих парковок и их планы размещения необходимо приблизить к реальной ситуации, сложившейся в городах.

В 70-е годы была придумана система «Park and Ride» («Оставить и ехать», перехватывающие стоянки) — часть автовладельцев, работающих в центре, оставляют свой автомобиль на стоянке, а затем продолжают свой путь на скоростном транспорте, включая экспресс-автобус на выделенной полосе. Около 80 городов 30 стран мира успешно применяют систему перехватывающих стоянок «Park and Ride», разгружающих центр города.

Перехватывающие стоянки — это всего лишь одна из мер по разгрузке парковочного пространства центра города. Эта мера «сработает» лишь в

комплексе с другими мерами по разгрузке центра, которые можно условно разделить на общие и специальные. К общим мерам следует отнести вывод объектов массового посещения из центра города; свертывание нового строительства; активное развитие массового транспорта (по доставке пассажиров в центр и из центра, а также по обеспечению удобных пассажирских связей на территории в пределах центра); обеспечение приоритета общественного транспорта на улично-дорожной сети; устройство магистралей в обход центра города. К специальным мерам относятся непосредственно организация перехватывающих стоянок; установление парковочных зон с различными типами парковки, ограничение продолжительности парковки, увеличение тарифов за парковку по мере приближения к центру города и др.

Затруднение движения порождает проблемы в сфере безопасности дорожного движения - увеличивается количество ДТП. Само отпарковывание автотранспортного средства вносит напряжение в дорожную ситуацию. В связи с изложенным, было бы целесообразно на законодательном уровне возложить на органы местного самоуправления обязанности организовывать парковку автотранспортных средств и устанавливать плату за пользование ею.

Необходимость урегулировать соответствующие отношения федеральным законом обусловлена тем, что, хотя отношения по предоставлению услуг парковки являются гражданско-правовыми, их предоставление в конкретном месте обусловлено решением органов публичной власти. Именно федеральный закон является правовой формой, в которой может допускаться такое обременение (часть 3 статьи 55 Конституции Российской Федерации). При этом он предусматривает возможность регулирования соответствующих отношений нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, в той мере, в которой они касаются конкретных условий и процедуры взимание платы за парковку.

Вместе с тем необходимо иметь в виду, что согласно положениям статьи 13 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" предусмотрено принятие соответствующих мер со стороны органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, в ведении которых находятся автомобильные дороги, по обустройству их объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов.

В принципе можно сказать, что планировка города предопределяет потребительскую структуру и спрос на площади стоянок и гаражных сооружений. К решению вопроса стоянок в городе нельзя приступать как к задаче, касающейся отдельных районов города и их органов власти, а только как к общему городскому решению проблемы организации стоянок в городе.

Проблематика решения вопроса организации стоянок в зависимости от планировки города может быть разделена на три следующих вида:

а) городские территории с подавляющим предложением коммерческой деятельности, услуг и т.д., где наблюдается большой спрос на площадь парковки, особенно в течение дня. Ночью эта территория занята минимально. Так можно характеризовать территорию в центре города. Решением проблемы стоянок является регулирование и организация парковки автомобилей клиентов и работников в течение дня с применением элементов телематики;

б) смешанные городские территории, обладающие относительно большим предложением коммерческой деятельности, услуг и т.д., имеющие относительно плотную жилую застройку. Проблема заключается в парковке в течение дня и хранении транспортных средств жителей (жители, постоянно проживающие в данной зоне). Решение проблемы стоянок в этом случае заключается в сложной организации парковки в течение дня и в обеспечении регулируемого роста емкости стоянок ночью;

в) городские территории с резко выраженной жилой застройкой без значительной коммерческой деятельности и услуг, т.е. с достаточным предложением площадей парковки в течение дня. Ночью может появиться недостаток мест постоянных стоянок для местного населения. Это характерно для районов с многоэтажными жилыми домами. Решением является увеличение площади стоянок и гаражей.

В реальных городских условиях можно выделить четыре основных типа легальных стоянок:

- площади для стоянки и остановки на дорогах общего пользования;
- охраняемые стоянки;
- стоянки типа «Park and Ride» (далее «P+R»), получившие у нас названия «перехватывающие»;
- большие площади стоянок в гаражных сооружениях.

Площади для **стоянки на дорогах общего пользования** являются конечными по вместимости и их увеличение возможно только в ограниченном объеме за счет изменения режима движения транспортных потоков и реконструкции автомобильных дорог.

При современных темпах роста количества автомобилей и объемов транспортной работы организация и эффективное управление стоянками на дорогах общего пользования являются необходимостью.

Целью регулирования не является удовлетворение растущего спроса. Общим приоритетом является организация постоянных стоянок для транспортных средств жителей города, а только потом абонементная парковка посетителей в режиме и объеме, удовлетворяющих условиям и потребностям данной территории. Несмотря на то, что одним из общих принципов регулирования является приоритет постоянных стоянок для транспортных средств жителей, необходимо иметь в виду, что эту проблему следовало бы решать главным образом владельцу автомобиля, а городу следовало бы только оказывать помощь при решении этой проблемы городских жителей.

Большой уровень парковки одной категории клиентов, достигаемый за счет других потребительских групп, может привести к нарушению естественных функций территории, т.е. к понижению предложения услуг и в результате этого к снижению занятости. Целенаправленной организацией нужно обеспечить необходимый уровень транспортного обслуживания данной территории. Одной из главных целей организации стоянок является перевод автомобилей из общественных мест в гаражи и использование освободившейся площади для пешеходов.

Любая форма организации или регулирования будет неэффективной, если общественность будет ее игнорировать. Поэтому необходимо, чтобы изменения такого характера были поддержаны и с юридической точки зрения, т.е. созданием законодательных условий для принятия решений и наказаний в случае несоблюдения установленных правил. С этим связан вопрос последовательного контроля и штрафов.

В связи с отсутствием на федеральном уровне нормативных положений, регламентирующих положение действия платных парковок, субъекты РФ решают данную проблему самостоятельно.

Так, например, в Москве утверждены Генеральный план развития Москвы до 2020 г., Территориальная комплексная схема развития транспорта Москвы, нормативный документ «Нормы и правила проектирования планировки и застройки г. Москвы» МГСН 1.01-99, постановления правительства Москвы — от 03.11.1998 г. №844-ППМ «О программе улучшения организации дорожного движения в центральной части города», от 29.08.2000 г. №698-ППМ «О Концепции организационно-правового регулирования системы временного размещения автотранспортных средств на территории города Москвы», от 01.06.2004 г. №351-ПП «Об организации мероприятий по Комплексной схеме организации дорожного движения в центре Москвы» и пр.).

Касательно совершенствования действующего законодательства следует отметить, что в настоящее время завершается разработка дополнений к действующим градостроительным нормам МГСН 1-0199 — в части корректировки нормативных показателей и требований, связанных с расчетом и размещением машинно-мест для обслуживания объектов различного функционального назначения (Разработчик ГУП НИИПИ Генплана Москвы, Заказчик ГУП УЭЗ). В работе поставлены цели расширения перечня нормированных показателей (что предопределено появлением в Москве многообразных объектов торговли, досуга, развлекательных и оздоровительных комплексов, клубов и пр.).

К числу наиболее актуальных направлений в решении проблем формирования парковочных пространств можно отнести следующие:

а) активное развитие строительства внеуличных крупных паркингов (многоярусных наземных, надземных, подземных), строительство внеуличных компактных автоматизированных паркингов; упорядочение размещения парковок на улично-дорожной сети;

б) ускорение введения регламентации по продолжительности парковки и дифференцированию тарифов за парковки, проведение зонирования городской территории по условиям парковки;

в) реализацию массового пассажирского транспорта в городе (в особенности наземного); обеспечение его реального приоритета;

г) разработку и ввод в действие системы законодательного обеспечения сферы организации дорожного движения и парковки автотранспортных средств (по меньшей мере, более активное использование прав субъекта федерации).

В настоящее время все более широкое применение получают телематические транспортные системы управления парковками, использование которых способствует повышению уровня обслуживания.

Применение телематических услуг можно найти в различных секторах, образующих систему обслуживания стоянок. Речь идет, в частности, о направляющих системах к парковкам всех видов (P+R, охраняемые стоянки, гаражные сооружения и т.д.), связанных с центром управления, системах парковочных автоматов и их соединении с центром управления, информационных системах в крупных гаражах и, не в последнюю очередь, о многих технологических устройствах, которыми оборудованы парковки.

В эту область также входит система электронной оплаты, с которой необходимо считаться в будущем, как с очень эффективной системой не только в области транспортной инфраструктуры (электронная оплата за проезд на автомагистралях, электронная оплата проезда по городу и т.д.), но и в области обслуживания стоянок (электронная оплата парковки). Эта система является перспективным подходом к решению проблемы оптимального финансирования транспортной инфраструктуры и одновременно подходящим средством оптимизации и управления транспортом, повышения преимуществ городского общественного транспорта и парковки.

Для организации платной парковки на дорогах общего пользования используются главным образом парковочные автоматы.

Соединение парковочных автоматов с центром управления транспортом города предоставляет возможность оценивать количество свободных мест, а также дает возможность передачи в диспетчерский пункт сообщений о всех видах отказов, предупреждений, вмешательств, о переполнении монетного магазина, выемке денег, а также сообщения-предупреждения возможного отказа и т.д.

В диспетчерском центре система осуществляет обработку данных о выемке денег, идентификации автомата, отдельных платежах, состояниях отказа, вмешательствах в автомат и т.п. Эта информация позволяет из одного места управлять и поддерживать в рабочем состоянии большое количество парковочных автоматов.

Оплата за пользование стоянкой может производиться при въезде или при выезде со стоянки. В первом случае клиент предоплачивает время, в

течение которого он будет пользоваться парковкой. До истечения предоплаченного времени парковки, которое указано на парковочном талоне (талон с магнитной дорожкой или штрих-кодом) клиент должен покинуть парковку или предоплатить следующий интервал времени.

При оплате перед отъездом клиент получает магнитную карту (или талон с магнитной дорожкой), где указан номер талона, дата и время приезда. На этом этапе клиент не платит. Если он хочет покинуть место парковки, он должен ввести карту (или талон) в автомат оплаты, который его информирует о сумме, которую он должен заплатить. После платежа талон возвращается клиенту с закодированной новой информацией на магнитной карте (магнитной дорожке талона), позволяющей клиенту покинуть место парковки.

Эта система используется главным образом на охраняемых стоянках и в гаражах.

**Охраняемые стоянки и парковки** являются важной частью решения проблемы площадей для стоянок.

Проблема часто заключается в разном уровне предоставляемых услуг, зависящем от конкретного оператора парковки. Необходимо составить единый порядок работы и внедрить единый способ обслуживания клиентов, т.е. унифицировать оборудование парковок и услуг, предоставляемых отдельными операторами (оснащение парковок, ценовые условия, показатели надежности, безопасности и т.п.).

Стоянки и парковки **типа P+R** (Park and Ride) являются типичным примером эффективного применения телематики. Они дают возможность комбинировать различные виды транспорта — применение легковых автомобилей вне города и городской общественный транспорт (автобус, троллейбус, поезд, метро) в центре города. Необходимой предпосылкой такого способа транспортного обслуживания является наличие достаточно крупных перехватывающих парковок вблизи остановок (станций) общественного транспорта, прежде всего у главных дорог наряду с ценовой политикой, заставляющей водителя не использовать свой автомобиль для поездки в центр города.

Система управления парковкой P+R обеспечивает следующие функции:

- сбор и обработку данных о количестве автомобилей на отдельных стоянках;
- передачу информации о количестве свободных мест на отдельных стоянках управляемым информационным табло;
- сбор и хранение информации о состоянии оборудования динамической направляющей системы;
- отображение всей вышеперечисленной информации, а также плана города с расположением парковок и их состоянием;
- вмешательство обслуживающего персонала в систему при необходимости изменить отображаемые состояния или оперативные параметры.

Успех системы может быть обусловлен:

- выгодами и повышением качества работы городского общественного транспорта;
- тарифным объединением парковок с интегральной транспортной системой города путем использования комбинированного тарифа за парковку и проездных или льготных суточных талонов для проезда на общественном транспорте;
- более коротким временем поездки по сравнению с индивидуальным транспортом;
- постоянной пропагандистской работой с водителями.

С технической точки зрения можно выделить следующие функциональные части системы парковок P+R:

- подсистема информирования водителей о наличии свободных мест и направления автомобилей на парковки;
- подсистема технологического обслуживания собственно парковки;
- коммуникационное оборудование и включение парковки в систему городского управления движением.

В крупных городах для регулирования проблемы парковок вводят требование об обязательной регистрации парковочного места.

Например, в Японии, покупая новую или подержанную машину, необходимо зарегистрировать ее в транспортном отделе Министерства земли, инфраструктуры и туризма и получить номерной знак на новый автомобиль. Регистрация парковочного места — один из документов, необходимых при данной процедуре. В Японии владелец автотранспорта обязан иметь парковочное место и для большинства населенных пунктов в отношении парковочных мест действуют следующие требования:

- 1) место парковки не должно находиться непосредственно на дорожной полосе;
- 2) расстояние от парковки до дома или офиса владельца должно быть не более 2 км;
- 3) наличие доступа (проезда) с дороги к месту парковки и обратно, и достаточная площадь для размещения автомобиля;
- 4) водитель имеет право пользования данным местом парковки.

Для регистрации необходимо обратиться в районное отделение полиции и предоставить карту местности, на которой будет обозначено место проживания водителя, место парковки автомобиля и т. д. Как правило, процедура регистрации занимает от 3 до 7 дней, по истечении которых водитель получает сертификат, действительный в течение одного месяца. Далее один раз в месяц необходимо продлевать сертификат в отделении дорожно-транспортной администрации.

## **Применение дорожных знаков, светофоров и разметки**

Применение технических средств организации дорожного движения до 2002 года регулировалось национальными стандартами.

Существенные изменения в применении законодательства были внесены вступлением в силу (с 01.07.2003 г.) ФЗ от 27.12.2002 г. №184-ФЗ «О техническом регулировании», «сломавшим» всю действовавшую ранее систему стандартизации, сертификации, строительных норм и т.п. Положения Закона №184-ФЗ принципиально изменили принципы и подходы к стандартизации и сертификации товаров (работ и услуг). В связи с принятием данного Закона признаны утратившими силу и Закон РФ от 10.06.1993 г. №5151-1 «О сертификации продукции и услуг», и Закон РФ от 10.06.1993 г. №5154-1 «О стандартизации».

В соответствии с положениями статей 2 и 9 данного закона документом, обязательным для применения при производстве, эксплуатации, хранении, перевозке, реализации и утилизации любых видов продукции, является технический регламент, который принимается федеральным законом. Статья 13 и части 1, 2 статьи 15 Закона №184-ФЗ к нормативным документам в области стандартизации используемым на территории Российской Федерации, относят:

- национальные стандарты;
- правила стандартизации, нормы и рекомендации в области стандартизации;
- применяемые в установленном порядке классификации, общероссийские классификаторы технико-экономической и социальной информации;
- стандарты организаций.

Пунктом 1 постановления Государственного комитета Российской Федерации по стандартизации и метрологии от 30.01.2004 г. №4 «О национальных стандартах Российской Федерации» установлено, что со дня вступления в силу Федерального закона от 27.12.2002 г. №184-ФЗ «О техническом регулировании» национальными стандартами признаются государственные и межгосударственные стандарты, принятые Госстандартом России до 1 июля 2003 года.

Таким образом, согласно буквальному толкованию статьи 46 ФЗ «О техническом регулировании» следует прийти к выводу, что до вступления в силу соответствующих технических регламентов применение действующих государственных и межгосударственных стандартов осуществляется в добровольном порядке. Федеральные органы исполнительной власти вправе издавать в сфере технического регулирования акты только рекомендательного характера, за исключением случаев, установленных нормами ФЗ «О техническом регулировании» — регулирование отношений в области оборонной продукции (работ, услуг) и продукции (работ, услуг), сведения о которой составляют государственную тайну (ст. 4, 5 ФЗ «О техническом регулировании»; постановление Госстандарта РФ от 30.01.2004 г. №4 «О национальных стандартах Российской Федерации»).

Стандарты отраслей, равно как и общие технические условия в ФЗ «О техническом регулировании» вообще не упоминаются, т.к. теперь орга-

ны исполнительной власти (за исключением Правительства РФ) не вправе устанавливать обязательные требования технического характера. Иными словами, акты в сфере технического регулирования, принятые федеральными органами исполнительной власти применяются в добровольном порядке, за исключением обязательных требований, обеспечивающих достижение целей законодательства Российской Федерации о техническом регулировании.

В сфере обеспечения безопасности дорожного движения на настоящий момент действуют следующие ГОСТы:

- ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения», принятый и введенный в действие Постановлением Госстандарта России от 11.10.1993 г. №221. Стандарт, в частности, устанавливает требования к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог, улиц и дорог городов и других населенных пунктов, а также требования к техническим средствам организации дорожного движения и оборудованию дорог и улиц.
- ГОСТ Р 41.48-2004 Единообразные предписания, касающиеся сертификации транспортных средств в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации (Правила ЕЭК ООН №48)
- ГОСТ Р 51709-2001 Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки.
- ГОСТ Р 52282-2004 «Светофоры дорожные. Типы. Основные параметры»;
- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. знаки дорожные. Общие технические требования»;
- ГОСТ Р 51256-99 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования;
- ГОСТ Р 51582-2000 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Пункт контроля международных автомобильных перевозок. Пост дорожно-патрульной службы. Общие технические требования. Правила применения;
- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
- ГОСТ Р 51582-2000 «Технические средства организации дорожного движения. знаки дорожные «Пункт контроля международных автомобильных перевозок» и «пост дорожно-патрульной службы». Общие технические требования. правила применения»;
- ГОСТ Р 51256-99 «Технические средства организации дорожного движения. разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования»;

- ГОСТ Р 50970-96 «Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения»;
- ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»;
- ГОСТ Р 26804-86 «Ограждения дорожные металлические барьерного типа. Технические условия»;
- СНиП 2.05.02-85 «Автомобильные дороги»;
- СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги»;
- ВСН 24-88 «Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог»;
- СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. планировка и застройка городских и сельских поселений»;
- СНиП 2.08.01-89 «Жилые здания»;
- СНиП 2.08.02-89 «Общественные здания и сооружения» и др.

Достижение целей технического регулирования дорожного хозяйства должно осуществляться путем установления в специальных технических регламентах обязательных требований к обеспечению безопасности жизни и здоровья людей, сохранности имущественного комплекса автомобильных дорог и экологической безопасности при проектировании, строительстве (реконструкции), а также эксплуатации автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них.

Специальные технические регламенты, применяемые в дорожном хозяйстве, должны устанавливать требования к нормативным нагрузкам, геометрическим элементам автомобильных дорог общего пользования, ограждениям и направляющим устройствам, срокам службы искусственных сооружений, эксплуатационным параметрам автомобильных дорог общего пользования и др.

В рамках создания системы технического регулирования также необходимо решить вопросы, связанные с подтверждением соответствия, в том числе с определением перечня продукции дорожного хозяйства, подлежащей обязательной сертификации (в частности, технических средств организации дорожного движения).

На настоящий момент ни один технический регламент в сфере применения технических средств регулирования еще не принят

В сложившейся ситуации стандарты являются важным элементом в системе мер по ОБДД на улицах городов. Основными критериями эффективности технических средств регулирования дорожного движения в соответствии с действующими стандартами являются повышенные эксплуатационные характеристики, надежность, долговечность и экономичность.

К техническим средствам организации дорожного движения относятся:

- дислокации дорожных знаков;
- схемы организации дорожного движения;
- схемы разметки;

- сведения о местах расположения и режимах работы светофорных объектов. (П. 15.6.4. Приказ МВД России от 08.06.1999 г. №410).

**Применение дорожных знаков.** Применение дорожных знаков регулируется Национальным стандартом Российской Федерации «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования. ГОСТ Р 52290-2004».

Указанный Стандарт утвержден и введен в действие с 01 января 2006 г. Приказом Федерального агентства Российской Федерации по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. №121-ст.

Стандарт устанавливает группы, изображения, размеры дорожных знаков, предназначенных для установки на улицах и дорогах с целью информирования участников дорожного движения об условиях и режимах движения, а также технические требования к знакам и применяемым для их изготовления материалам, методам испытаний.

Правила применения дорожных знаков предусматриваются также Национальным стандартом Российской Федерации «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. ГОСТ Р 52289-2004».

Указанный стандарт утвержден и введен в действие с 01 января 2006 г. Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. №120-ст.

В соответствии с пунктом 5.1.2. стандарта знаки, устанавливаемые на дороге, должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 52290 и в процессе эксплуатации отвечать требованиям ГОСТ Р 50597.

При этом предусматривается, что знаки по ГОСТ 10807, находящиеся в эксплуатации, заменяют на новые по ГОСТ Р 52290, когда их характеристики перестанут соответствовать требованиям ГОСТ Р 50597.

Стандарт определяет общие требования к установке знаков (расстояние от края проезжей части, расстояние до поверхности дорожного покрытия, порядок размещения нескольких знаков на одной опоре и т.д.). В частности, предусматривается, что расстояние видимости знака должно быть не менее 100 м.

Кроме того, стандарт подробно регламентирует порядок установки предупреждающих знаков, знаков приоритета, запрещающих, предписывающих и информационных знаков.

**Применение дорожных светофоров.** Дорожный светофор представляет собой светосигнальное устройство для регулирования движения.

Применение дорожных светофоров регулируется Национальным стандартом Российской Федерации «ГОСТ Р 52282-2004. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний».

Указанный стандарт утвержден и введен в действие с 01 января 2006 г. Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и ме-

трологии от 15 декабря 2004 г. №109-ст. Данный стандарт введен впервые.

Стандарт Р 52282-2004 распространяется на дорожные светофоры, предназначенные для регулирования движения транспортных средств и пешеходов.

Стандарт определяет виды (транспортные и пешеходные) и типы светофоров, порядок присвоения индексов светофорам (условных обозначений). Определяются основные параметры и общие технические требования к светофорам (требования к конструкции, электротехнические требования, колориметрические и фотометрические характеристики, эксплуатационные характеристики).

Государственным стандартом «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. ГОСТ Р 50597-93» также предусмотрен ряд требований к применению дорожных светофоров.

В соответствии с пунктом 4.3.1. указанного стандарта светофоры должны соответствовать требованиям ГОСТ 25695, а их размещение и режим работы – требованиям ГОСТ 23457.

ГОСТ Р 50597-93 предусматривает, что замену вышедшего из строя источника света следует осуществлять в течение суток с момента обнаружения неисправности, а поврежденной электромонтажной схемы в корпусе светофора или электрического кабеля - в течение 3 суток.

Правила применения дорожных светофоров предусматриваются также Национальным стандартом Российской Федерации «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. ГОСТ Р 52289-2004».

В соответствии с пунктом 7.1.1. указанного стандарта группы, типы, исполнения дорожных светофоров должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 52282. В процессе эксплуатации техническое состояние светофора должно отвечать требованиям ГОСТ Р 50597.

ГОСТ Р 52289-2004 предусматривает, что светофоры применяют для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов, а также для обозначения опасных участков дорог. Стандартом определяются условия применения светофоров (по типам), требования к установке светофоров (высота установки, расстояние от края проезжей части до светофора и т.д.), режимы работы светофоров (последовательность включения сигналов).

**Применение дорожной разметки.** Применение дорожной разметки регулируется Государственным стандартом Российской Федерации «ГОСТ Р 51256-99. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования».

Указанный стандарт принят и введен в действие с 01 января 2000 г. Постановлением Государственного комитета Российской Федерации по

стандартизации и метрологии от 30 марта 1999 г. №103. Данный стандарт введен впервые.

Стандарт устанавливает форму, цвет, размеры и технические требования к разметке строящихся и эксплуатируемых улиц и дорог независимо от их ведомственной принадлежности.

Дорожная разметка представляет собой линии, надписи и другие обозначения, применяемые самостоятельно, в сочетании с дорожными знаками или светофорами, на проезжей части дорог с усовершенствованным покрытием, бордюрах, элементах дорожных сооружений и обстановки дорог. Дорожная разметка служит средством зрительного ориентирования участников дорожного движения или информирующие их об ограничениях и режимах движения.

Ряд требований к применению дорожной разметки также предусмотрен Государственным стандартом «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. ГОСТ Р 50597-93».

В соответствии с пунктом 4.2.1. указанного стандарта разметку автомобильных дорог, а также улиц и дорог городов и других населенных пунктов следует выполнять по ГОСТ 13508 и наносить в соответствии с ГОСТ 23457 и утвержденными схемами.

Дорожная разметка в процессе эксплуатации должна быть хорошо различима в любое время суток (при условии отсутствия снега на покрытии).

Дорожная разметка должна быть восстановлена, если в процессе эксплуатации износ по площади (для продольной разметки измеряется на участке протяженностью 50 м) составляет более 50% при выполнении ее краской и более 25% - термопластичными массами. При этом восстановление разметки следует проводить в соответствии с действующей технологией.

Коэффициент сцепления разметки должен быть не менее 0,75 значений коэффициента сцепления покрытия.

Правила применения дорожной разметки предусматриваются Национальным стандартом Российской Федерации «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. ГОСТ Р 52289-2004».

В соответствии с пунктом 6.1.2. указанного стандарта разметка, наносимая на усовершенствованное покрытие дорог и элементы дорожных сооружений, должна соответствовать требованиям ГОСТ Р 51256. В процессе эксплуатации разметка должна отвечать требованиям ГОСТ Р 50597.

ГОСТ Р 52289-2004 устанавливает, что в населенных пунктах горизонтальную дорожную разметку применяют на магистральных дорогах и улицах, дорогах и улицах местного значения, а в сельских поселениях - на дорогах и улицах, по которым осуществляется движение маршрутных транспортных средств.

Вне населенных пунктов горизонтальную разметку применяют на дорогах с проезжей частью шириной не менее 6 м при интенсивности движения 1000 авт./сут. и более.

**Анализ вышеуказанных нормативных правовых актов позволяет прийти к следующим выводам:**

- Применение технических средств организации дорожного движения достаточно подробно регламентировано национальными стандартами. При этом большая часть действующих в настоящее время стандартов разрабатывалась и утверждалась в 2000-х годах, т.е. в условиях современного развития техники и дорожного строительства.
- Новые стандарты на дорожные знаки, светофоры, разметку, дорожные ограждения и правила их применения вступили в силу с 1 января 2006 года. С этого момента в России введены 24 новых дорожных знака и 18 разновидностей уже существующих. При этом все новые знаки соответствуют международной Конвенции о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.) и Европейскому соглашению, дополняющему эту Конвенцию (Женева, 1971 г.) с учетом поправок, принятых ООН в последующие годы.

При рассмотрении проблем, связанных с организацией дорожного движения с помощью технических средств, следует также учитывать то обстоятельство, что в результате проведения реформы местного самоуправления к автомобильным дорогам общего пользования отнесены автомобильные дороги, находящиеся в собственности муниципальных образований.

Включение в сеть автомобильных дорог общего пользования автомобильных дорог местного значения потребовало не только пересмотра классификации автомобильных дорог, но и изменения системы управления и системы финансирования дорожного хозяйства.

В связи с этим остро стоят вопросы, связанные с развитием автомобильных дорог местного значения, которые наравне с автомобильными дорогами федерального и регионального значения обеспечивают движение автотранспортных потоков, в том числе транзитных.

Переход к 3-уровневой сети автомобильных дорог общего пользования требует приведение в соответствие с ней механизмов финансирования и распределения финансовой помощи на поддержку дорожного хозяйства. В настоящее время из-за недостатка средств в значительной части регионов объемы работ по ремонту автомобильных дорог регионального значения не обеспечивают восстановления ежегодного износа, что увеличивает последующие расходы на восстановление их сети.

С учетом вышеизложенного, в целях обеспечения надлежащего эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и функционирования системы технических средств организации дорожного движения необходимо реализовать следующие мероприятия:

- установление органов, ответственных за состояние и развитие соответствующих автомобильных дорог, определение полномочий по управлению, организации и финансированию работ для каждого уровня сети автомобильных дорог общего пользования;
- определение расходных обязательств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и бюджетов муниципальных образований по финансированию дорожного хозяйства в соответствии с нормативами;
- инвентаризация сети автомобильных дорог общего пользования с учетом действующей классификации;
- закрепление автомобильных дорог общего пользования или их участков, а также иного имущества за органами управления дорожным хозяйством федерального, регионального и местного уровня в соответствии с установленными полномочиями;
- переработка и утверждение нормативов содержания и ремонта автомобильных дорог, учитывающих их категорию, интенсивность движения транспортных средств и дорожно-климатические условия;
- обеспечение разработки нормативной правовой базы регулирования дорожного хозяйства, совершенствования системы управления в дорожной отрасли, повышения эффективности расходов на дорожное хозяйство;
- улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, увеличение протяженности автомобильных дорог федерального и регионального значения с твердым покрытием (позволяющим использовать дорожную разметку);
- обеспечение соответствия состояния автомобильных дорог федерального и регионального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, международным требованиям;
- совершенствование системы закупок подрядных работ для нужд дорожного хозяйства, совершенствование процедур организации конкурсных торгов в рамках действия Федерального закона «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд»;
- совершенствование экспертизы проектных решений в целях повышения качества проектов автомобильных дорог;
- своевременное (круглогодичное) выполнение в полном объеме регламентных работ по содержанию автомобильных дорог федерального и регионального значения и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными документами;
- своевременное проведение ремонтно-восстановительных работ;
- соблюдение действующей классификации работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений;
- выполнение работ методом маршрутных ремонтов единым генеральным подрядчиком;

- применение новых технологий и более долговечных материалов и конструкций;
- усиление ответственности исполнителя за результаты работы, введение гарантийных сроков;
- проведение периодической (ежегодной) диагностики и оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;
- планирование ремонтных работ и работ по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений только на основе результатов диагностики;
- повышение безопасности движения на автомобильных дорогах регионального значения (осуществление программ разметки проезжей части, установки дорожных ограждений современных типов, устройства освещения участков повышенной опасности, строительства пешеходных переходов в разных уровнях);
- применение современных инженерных схем организации дорожного движения, современных технических средств (светофоров, дорожных знаков, разметки и т.д.) и автоматизированных систем управления движением (данное мероприятие предусмотрено Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 года», утвержденной Постановлением Правительства РФ от 20.02.2006 №100).

## **Организация грузовых перевозок**

Процесс автомобилизации сопровождается **увеличением спроса на перевозки грузов**.

Грузовой автотранспорт, обеспечивающий снабжение и функционирование промышленного и сельскохозяйственного производства, испытывает все более серьезные трудности в связи с перегруженностью дорожной сети.

Недостаточно эффективный механизм регулирования складского бизнеса и режимов движения крупнотоннажных автотранспортных средств прежде всего приводит к избыточному количеству грузовых автомобилей, находящихся на городских территориях и УДС. Ситуация усугубляется отсутствием в ряде мегаполисов современных транспортных обходов для транзитного автотранспорта.

Проблемы городской грузопроводящей системы усугубляются историческим размещением в зонах плотной городской застройки грузовых железнодорожных станций, а в некоторых городах — грузовых терминалов речных и морских портов.

В отсутствие цивилизованного регулируемого рынка транспортных и транспортно-экспедиционных услуг (неравные условия функционирования субъектов рынка, при отсутствии современных механизмов городского заказа на грузовые перевозки и т.п.) наблюдается избыточное предложение услуг грузового автотранспорта при низком их качестве и невысокой эффективности.

Одним из основных инструментов совершенствования грузопроводящей системы является создание крупных логистических центров.

На территорию таких центров выводятся с территории города транспортные и транспортно-экспедиционные предприятия, складские мощности, вспомогательный сервис. Благодаря созданию подобных центров резко сокращается количество крупнотоннажных грузовых автомобилей на УДС города. Кроме того, создается возможность организации развозочно-сборных маршрутов, что также благоприятно сказывается на загрузке УДС. Создание логистических центров является характерным примером взаимодействия центральных, региональных и муниципальных властей в решении транспортных проблем.

Реализация мероприятий по управлению грузовым движением должна обеспечить:

- снижение доли грузовых автомобилей в транспортном потоке на основных магистралях в дневное время;
- снижение количества тяжелых грузовиков на магистралях районного значения;
- снижение спроса на места парковки в селитебных районах за счет запрета ночного отстоя грузового транспорта на УДС общего пользования и дворовых территориях;
- увеличения пропускной способности УДС в местах размещения объектов промышленности и торговли;
- увеличение провозной мощности грузового автотранспорта города;
- увеличение скорости товародвижения на 10-15% за счет увеличения средней скорости движения и оптимизации маршрутной сети грузового транспорта;
- увеличение эффективности работы предприятий транспортного комплекса за счет более эффективного использования подвижного состава;
- снижение и оптимизацию влияния на техническое состояние УДС;
- снижение нагрузок на окружающую среду.

Вместе с тем, при всей важности улучшения условий дорожного движения, базовым принципом современной транспортной политики крупнейших городов мира является постулат поэтапного ограничения использования автомобильного транспорта.

При реализации этой стратегической задачи существующая УДС и парковочные площади используются с максимально возможной эффективностью за счет рациональной организации и жесткого контроля выполнения установленных ограничений. Развитие УДС и парковок ограничивается исходя из расчетного предельного количества автомобилей, которое предполагается допускать в различные зоны городской территории.

Исходя из задач ОБДД при перевозке грузов наибольшее внимание уделяется перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Основные законодательные и иные нормативные правовые акты, регла-

ментирующие процесс «Организация перевозок опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов», представлены в следующей таблице:

Законодательные акты	Нормативные правовые акты
Федеральный закон от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (ст. 1)	Постановление Правительства РФ от 23.04.1994 г. №372 «О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом»
Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. №195-ФЗ Статья 11.28. Нарушение порядка международных автомобильных перевозок крупногабаритных или опасных грузов	Постановление Правительства РФ от 03.02.1994 г. №76 «О присоединении Российской Федерации к европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов»
	Постановление Правительства РФ от 31.10.1998 г. №1272 «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок»
	Приказ Минтранса России от 08.08.1995 г. №73 «Об утверждении правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом»
	Приказ Минтранса России от 14.10.1999 г. №77 «О внесении изменений и дополнений в правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом»
	Приказ Минтранса России от 20 июня 1997 г. №1334 «Положение о порядке компенсации ущерба, наносимого тяжеловесными автотранспортными средствами при проезде по федеральным автомобильным дорогам»
	Приказ МВД России от 07.12.2000 г. №1240 «Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России по техническому надзору» (Приложение 1. «Наставление по техническому надзору ГИБДД» (в ред. Приказа МВД России от 19.03.2004 г. №187) (п. 14.3.10)
	Приказ Минтранса России от 8 августа 1996 г. №1146»Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам РФ»

Опасный груз — вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, повредить или уничтожить материальные ценности (ФЗ от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», ст.1).

Международные перевозки по территории России опасных грузов 1-го и 6-го классов опасности, а также опасных грузов независимо от класса

опасности, перевозимых в цистернах, съемных контейнерах-цистернах, батареях, сосудов общей вместимостью более 1 000 литров, осуществляются по специальным разрешениям, выдаваемым Минтрансом России.

В соответствии с федеральным законодательством разрешение на перевозку ядерных материалов и радиоактивных веществ выдается органами Госатомнадзора России (в настоящее время — Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору — Ростехнадзор).

Необходимо отметить, что при организации и выполнении перевозок опасных грузов в пределах России, несмотря на ряд принципиальных различий, одновременно применяются как указанные выше Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, так и положения Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов.

Перечень опасных грузов, перевозка которых в международном сообщении осуществляется по специальным разрешениям, определяется Приказом Минтранса России от 14.10.1999 г. №77 «О внесении изменений и дополнений в правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом».

Согласно Правилам перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, разработка маршрута транспортировки опасных грузов осуществляется автотранспортной организацией, выполняющей эту перевозку.

Контроль за соблюдением Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом осуществляют:

- ГИБДД, в части соблюдения требований Правил при выполнении перевозок, определения маршрутов и особых условий движения, допуска ТС к перевозке опасных грузов,
- Ространснадзор, в части наличия специальных разрешений на право перевозки опасных грузов в международном сообщении и соблюдения правил, предусмотренных законодательством России и международными договорами России.
- Выбранный маршрут перевозки опасных грузов подлежит обязательному согласованию с подразделениями ГИБДД только в следующих случаях:
  - при перевозке особо опасных грузов;
  - при перевозке опасных грузов, выполняемой в сложных дорожных условиях (по горной местности, в сложных метеорологических условиях — гололед, снегопад, в условиях недостаточной видимости — туман и т.п.);
  - при перевозке, выполняемой колонной более 3-х ТС, следующих от места отправления до места назначения.

При перевозке «особо опасных грузов» стоянки для отдыха водителей в населенных пунктах запрещены. Стоянки разрешаются в специально отведенных для этого местах, расположенных не ближе, чем в 200 метрах

от жилых строений и мест скопления людей. Однако за ОИВами не закреплена обязанность по контролю за соблюдением требований к местоположению и организации стоянок для водителей, осуществляющих перевозку данных видов грузов.

В случае ДТП ответственное лицо за перевозку опасного груза руководит действиями водителя и лиц охраны (если они имеются), информирует подразделение ГИБДД и при необходимости вызывает аварийную бригаду.

Водители, постоянно занятые на перевозках опасных грузов, обязаны проходить медицинский осмотр при поступлении на работу и последующие медицинские осмотры в соответствии с установленным графиком, но не реже одного раза в 3 года, а также предрейсовый медицинский контроль перед каждым рейсом по перевозке опасных грузов. Водители, временно занятые на перевозках опасных грузов, обязаны проходить медицинский осмотр при назначении их на данный вид перевозок и предрейсовый медицинский контроль перед каждым рейсом по перевозке опасных грузов. При этом специальный порядок осмотра данной категории водителей Минздравсоцразвития России не установлен.

При перевозке автомобильным транспортом крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов должны выполняться специальные требования, предъявляемые к документации, применению сигнализации, опознавательных знаков и скорости движения (Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. №1090 «О правилах дорожного движения», «Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам РФ», утв. Приказом Минтранса России от 8 августа 1996 г. №1146).

С владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящих тяжеловесные грузы по федеральным дорогам, взимается плата. Постановление Правительства РФ от 26 сентября 1995 г. №962 «О взимании платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы, при проезде по автомобильным дорогам общего пользования» определяет:

- обязательство Ространснадзора по организации на федеральных автомобильных дорогах постоянно действующих служб весового контроля;
- обязательство МВД России и Ространснадзора по организации контроля над соблюдением допустимых весовых параметров автомобильного транспорта при проезде по федеральным автомобильным дорогам;
- рекомендации органам исполнительной власти субъектов РФ ввести взимание платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы по сети дорог субъектов Российской Федерации, и организовать службы весового контроля.

Временные ставки платы за провоз тяжеловесных грузов по федеральным автомобильным дорогам устанавливаются Минтрансом России, по

согласованию с Минфином России (Постановление Правительства РФ от 14 октября 1996 г. №1211 «Об установлении временных ставок платы за провоз тяжеловесных грузов по федеральным автомобильным дорогам и использовании средств, получаемых от взимания этой платы»).

Средства, полученные от взимания платы за провоз тяжеловесных грузов направляются на ремонт автомобильных дорог в целях компенсации ущерба, наносимого дорогам в результате осуществления транспортировки, а также на возмещение затрат, связанных с организацией пропуска движения, и затрат, связанных с осуществлением надзора за состоянием автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, включая контроль и техническое обследование.

Порядок исчисления и взимания платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы, а также порядок учета поступления и использования указанных средств определяется «Положением о порядке компенсации ущерба, наносимого тяжеловесными автотранспортными средствами при проезде по федеральным автомобильным дорогам» (утв. Приказом Минтранса России от 20 июня 1997 г. №1334).

В процессе «Организация перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов» взаимодействуют следующие основные субъекты государственного управления: Минтранс России, Минфин России, Ространснадзор и ГИБДД.

Минтранс России по согласованию с Минфином России утверждает временные ставки платы за провоз тяжеловесных грузов по федеральным автомобильным дорогам.

В зависимости от вида предполагаемых перевозок, категории крупногабаритных и тяжеловесных грузов и места нахождения ТС перевозчика, перевозчик подает в дорожные органы заявление для получения разрешений на перевозку («Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам РФ», утв. Приказом Минтранса России от 8 августа 1996 г. №1146). Согласование всех перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов по всему маршруту движения с органами управления автомобильными дорогами, балансодержателями искусственных сооружений и коммуникаций, отделениями железных дорог, службами, уполномоченными органами субъекта РФ или органами местного самоуправления управлять улично-дорожной сетью городов и других населенных пунктов, осуществляет орган управления дорогами, выдающий разрешение.

После получения разрешения перевозчик согласовывает перевозку с ГИБДД, ГУВД, УВД субъектов РФ, на территории обслуживания которых начинается маршрут перевозки. При согласовании определяются специальные требования к осуществлению перевозки, исходя из условий обеспечения БДД, и выдается специальный пропуск, предоставляющий право на движение ТС. При международной перевозке пропуск выдается ГИБДД.

Ространснадзор организует на федеральных автомобильных дорогах постоянно действующие службы весового контроля и осуществляет совместно с ГИБДД контроль над соблюдением допустимых весовых параметров автомобильного транспорта, наличием заполненных в установленном порядке документов и соблюдением правил перевозки грузов. Регламент взаимодействия данных служб при выполнении контрольных функций не установлен.

## **Наружное освещение автомобильных дорог и улиц**

Требования к наружному освещению автомобильных дорог предусмотрены пунктом 4.6. Государственного стандарта «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. ГОСТ Р 50597-93».

В частности, указанный стандарт устанавливает, что включение наружных осветительных установок следует проводить в вечерние сумерки при снижении естественной освещенности до 20 лк, а отключение — в утренние сумерки при естественной освещенности до 10 лк. Доля действующих светильников, работающих в вечернем и ночном режимах, должна составлять не менее 95%. При этом не допускается расположение неработающих светильников подряд, один за другим.

Допускается частичное (до 50%) отключение наружного освещения в ночное время в случае, когда интенсивность движения пешеходов менее 40 чел./ч. и транспортных средств в обоих направлениях — менее 50 ед./ч.

Стандарт ГОСТ Р 50597-93 предусматривает, что отказы в работе наружных осветительных установок, связанные с обрывом электрических проводов или повреждением опор, следует устранять немедленно после обнаружения.

Минтопэнерго России 06.10.1999 утверждены «Правила устройства электроустановок (ПУЭ). Седьмое издание. Раздел 6. Электрическое освещение. Раздел 7. Электрооборудование специальных установок. Главы 7.1, 7.2».

Указанные Правила подготовлены с учетом требований государственных стандартов (в частности ГОСТ Р 50571), строительных норм и правил, рекомендаций научно - технических советов ведущих электроэнергетических организаций.

Требования «Правил устройства электроустановок» являются обязательными для всех организаций независимо от их организационно - правовой формы, а также лиц, занимающихся предпринимательской деятельностью без образования юридического лица.

Глава 6.3. ПУЭ содержит технические нормы в отношении наружного освещения и устанавливает требования к источникам света, установке осветительных приборов и опор.

В частности ПУЭ предусматривают, что над проезжей частью улиц, дорог и площадей светильники должны устанавливаться на высоте не менее 6,5 м. Для освещения транспортных развязок, городских и других площа-

дей светильники могут устанавливаться на опорах высотой 20 м и более при условии обеспечения безопасности их обслуживания.

Кроме того, ПУЭ регулируют вопросы питания установок наружного освещения, выполнения и защиты сетей наружного освещения.

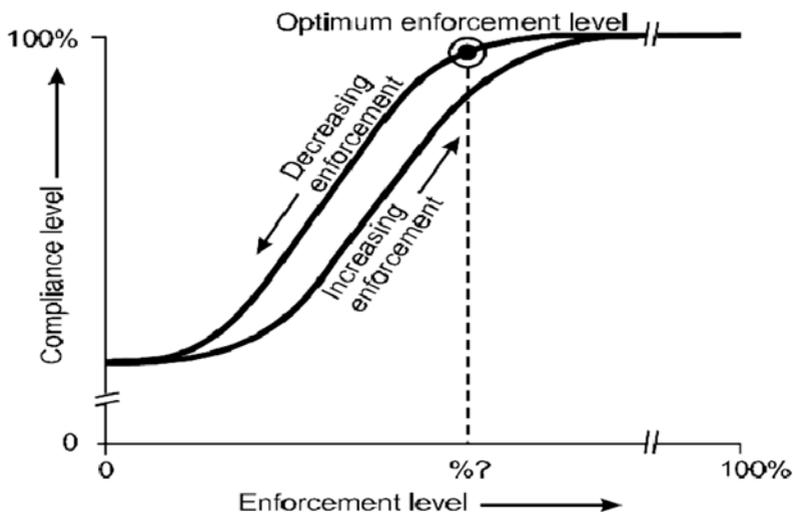
## Региональная программа управления скоростью движения

Скорость движения является стержневой проблемой ДТП и многие эксперты считают ее самым важным отдельно взятым фактором, определяющим дорожную безопасность.

Известно, что государственные органы, отвечающие за безопасность на дорогах, должны стремиться к обеспечению 100% соблюдения ПДД. Поэтому в развитых странах органы власти, отвечающие за БДД, стремятся к постоянному и повсеместному контролю всех транспортных средств.

Однако на практике 100% контроля добиться трудно. Отсюда возникает проблема поиска оптимального соотношения между интенсивностью контроля и уровнем соблюдения скоростного режима. Под уровнем соблюдения скоростного режима подразумевается доля транспортных средств, не превышающих предельно допустимую скорость, в общем потоке транспортных средств.

Голландский национальный институт исследований безопасности дорожного движения предложил использовать функцию зависимости уровня соблюдения скоростного режима от интенсивности контроля.



На графике: compliance level — уровень соблюдения скоростного режима, enforcement level — уровень контроля, increasing enforcement — увеличивающийся контроль, decreasing enforcement — уменьшающийся контроль, optimum enforcement level — оптимальный уровень контроля.

Даже при полном отсутствии контроля определенная доля участников ДД не прекратит подчиняться существующим правилам. Первоначальное небольшое увеличение контроля не дает существенных результатов, поскольку риск быть пойманным один раз в 5-10 лет не отражается на поведении большинства нарушителей. Однако, начиная с определенного момента, увеличение уровня контроля влечет за собой увеличение уровня соблюдения скоростного режима. Практика показывает, что при наиболее высоком контроле, когда проверяется каждый водитель, почти 100% из них будут соблюдать скоростной режим. Если же уровень контроля немного опустить с верхней точки, то уровень соблюдения скоростного режима по-прежнему останется высоким, т.к. водители не заметят изменений. Здесь мы имеем дело с кривой гистерезиса и необходимо найти на этой кривой точку с оптимальным уровнем контроля, при котором подавляющее большинство водителей будут соблюдать скоростной режим с наименьшими бюджетными затратами со стороны государства.

В основе контроля соблюдения ПДД лежит принцип, заключающийся в следующем: водители ТС предпочитают избегать возможных наказаний, поскольку считают их проигрышным для себя вариантом по сравнению с необходимостью подчиниться правилам.

Различают объективный и субъективный риск наказания. Под объективным риском наказания понимается объективно существующая вероятность идентификации нарушителя скоростного режима. Объективный риск наказания напрямую зависит от интенсивности контроля скоростного режима. Субъективный риск наказания — это вероятность быть задержанным в восприятии самого нарушителя. Именно субъективный риск наказания определяет поведение водителя на дороге. Поэтому при контроле дорожного движения целесообразно стремиться к ситуации, когда субъективный риск наказания значительно выше объективного. В этом случае на обеспечение соблюдения скоростного режима потребуется затратить значительно меньше ресурсов. Большинство водителей ТС не нарушают правила ДД, поскольку любое нарушение в их представлении повлечет за собой неминуемое наказание. Следовательно, не требуется дополнительных усилий, направленных на контроль ДД и подразумевающих затраты как финансовых, так и трудовых ресурсов.

Для повышения субъективного риска наказания рекомендуется проводить специальные мероприятия по контролю над скоростным режимом. Делать это нужно регулярно, но с различными интервалами и разной интенсивностью. Рекомендуется также варьировать время и место проведения мероприятий. При этом у водителей ТС должно создаваться ощущение, что контроль осуществляется постоянно и повсеместно.

Применительно к автоматическим системам слежения за превышением скоростного режима данный принцип подразумевает попеременное использование действующих и фальш-камер, которые меняются местами не

реже одного раза в два года. Кроме того, необходимо менять места расположения действующих комплексов приблизительно раз в 5 лет.

В Российской Федерации скорость является одним из факторов, способствующих ДТП примерно в 29% происшествий со смертельным исходом. На дорогах России пренебрежение существующими ограничениями скорости носит массовый характер. Поэтому в готовящейся стратегии обеспечения безопасности дорожного движения в России фактору скорости, очевидно, следует уделить большое внимание.

Успешные контрмеры по снижению скорости транспортных средств с целью удержать участников движения от нарушений, предотвратить травмы и уменьшать их тяжесть, включают: установление ограничений скорости в соответствии с функцией дороги; надзор за соблюдением установленных ограничений скорости с применением радара, лазерного устройства и видеокамеры, регистрирующих скорость; вспомогательную информационно-рекламную работу для повышения осведомленности участников движения о последствиях движения с высокой скоростью.

Рекомендации в отношении отдельных элементов возможной долгосрочной программы управления скоростью в Российской Федерации могут включать следующие меры:

### **Измерение скорости движения**

Чтобы определить отправной пункт для принятия мер и последующего мониторинга, в России необходимо производить замеры скоростей для установления их распределения в транспортных потоках, в т.ч. средние скорости движения, скорости 85%-ной обеспеченности и процент водителей, превышающих установленные ограничения скорости на дорогах разного типа.

### **Ограничения скорости на городских дорогах**

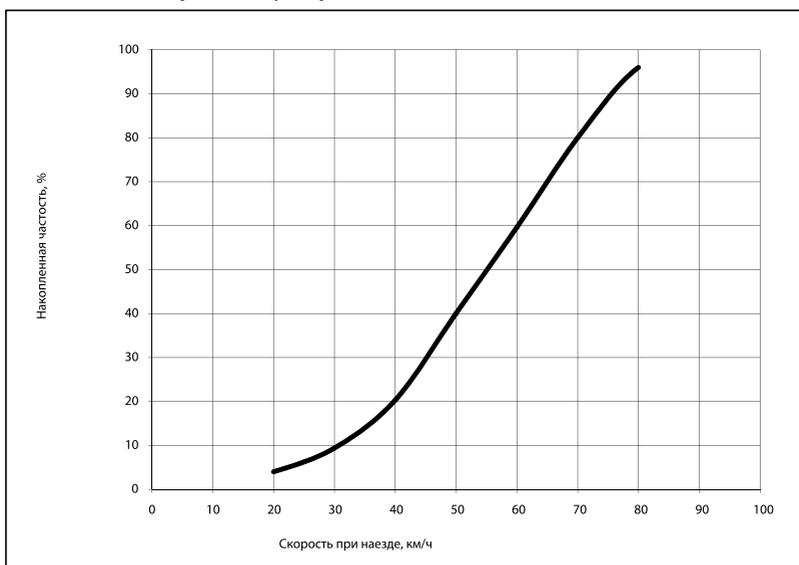
Следует пересмотреть существующие в России ограничения скорости движения в городах и классификацию городских улично-дорожных сетей (как говорилось в предыдущем разделе). В Европе верхние пределы скорости в городских районах обычно составляют 50 км/ч, что ниже, чем в Российской Федерации (60 км/ч). Рекомендуется снизить общее ограничение скорости в городах России до 50 км/ч, как это предложено в Рекомендациях ЕКМТ 1996 года о снижении скорости. В пределах этого ограничения можно устанавливать и более низкие лимиты скорости.

Подъездные дороги и жилые районы в европейских городах часто проектируются с таким расчетом, чтобы добиться очень низких скоростей в интересах обеспечения безопасности т.н. «уязвимых участников дорожного движения». Ограничения скорости в таких районах обычно составляют 30 км/ч, хотя в особых случаях предписывается скорость максимум 15 км/ч и даже ниже. Физические меры ограничения скорости, такие как «лежащие полицейские» и «чикейны» являются хорошо проверенным средством принудительного соблюдения этих низких скоростей. Подобные решения

различаются по стоимости, и необходимость обеспечить ими обширные территории в больших и малых городах всех стран ЕС предопределяет перевес в пользу недорогих мер с очевидной эффективностью. Такие меры могут внести важный вклад в решение очень серьезной российской проблемы безопасности движения в населенных пунктах.

Полезную, хотя и в ограниченных пределах, роль может играть также улучшение пассивной безопасности автотранспортных средств. Легковой автомобиль самой современной конструкции обеспечивает сегодня своим пассажирам (при пристегнутых ремнях безопасности) защиту в ДТП в случае лобовых столкновений при скорости до 70 км/ч, в случае боковых - при скорости до 50 км/ч. Даже при наилучшей конструкции автомобиля наезд на пешехода со скоростью более 30 км/ч приводит к превышению порога устойчивости его организма к ранению.

Вероятность смертельного ранения пешехода при наезде автомобиля приведена на следующем рисунке:



### **Управление скоростью на автомагистралях и сельских дорогах**

Ограничения скорости на таких дорогах в России в принципе соответствуют верхним пределам скорости в странах с наилучшим состоянием безопасности движения, которые обычно составляют 70-90 км/ч на сельских дорогах с 2-х полосным движением и 110-120 км/ч вне городов на автомагистралях и дорогах с 4-х полосным движением. Так как на определенных участках дорог и в определенное время суток бывает целесообразно устанавливать значительно более низкие ограничения скорости, то общее ограничение скорости обычно дополняют местными, меняющимися в зависимости от погоды, состояния дороги и объемов дорожного движения.

Помимо введения общего ограничения скорости для обеспечения его соблюдения и предупреждения об опасностях необходим также ряд инженерных мероприятий. К ним относятся: обеспечение возможностей движения медленно движущегося транспорта и уязвимых участников движения (пешеходов, велосипедистов); устройство полос для обгона и полос для автомобилей, ожидающих левого поворота через полосу встречного движения; устройство осевых разделительных барьеров для недопущения обгона с выездом на полосу встречного движения и лобовых столкновений; улучшение восприятия опасных участков дорожной сети посредством освещения пересечений и круговых развязок; улучшение вертикального обустройства (вертикальных прямых); указание рекомендуемых ограничений скорости на крутых поворотах; правильная расстановка знаков местных ограничений скорости; устройство вибрационных полос на обочине и на разделительной полосе; систематическое удаление в придорожной полосе таких опасных объектов, как деревья, электрические столбы и другие твердые предметы.

### **Милицейское правоприменение**

Относительно уровня средних скоростей движения на внегородских дорогах России информации достаточно мало, однако международный опыт показывает, что снижение средней скорости движения на таких дорогах средствами полицейского надзора может быть очень рентабельным мероприятием с учетом потенциального ущерба от ДТП.

### **Преимущества применения радарных устройств и средств автоматической фотовидеофиксации скорости**

Зарубежные исследования показывают, что принуждение к соблюдению скоростного режима с помощью радара или других приборов, измеряющих среднюю скорость между двумя неподвижными точками, и организация контрольных постов, на которых сотрудники полиции в служебной форме останавливают участников дорожного движения для проверки, может сократить число ДТП со смертельным исходом и травмами на 14% и 6% соответственно.

Применение автоматических средств контроля скорости резко увеличивает вероятность наказания нарушителей ПДД, создавая предпосылки для фиксации почти 100% нарушений в зависимости от плотности установки используемых комплексов. Поэтому установка автоматических систем слежения за превышением скорости рассматривается в экономически развитых странах в качестве важного элемента повышения уровня контроля и обеспечения принципа неотвратимости наказания.

### **Сочетание информационно-пропагандистского обеспечения и правоприменения**

Такое сочетание необходимо для развития политики открытости и гласности и получения обратной связи с участниками дорожного движения относительно проводимой кампании. Рекомендуется проводить рекламные

кампании в поддержку проводимых мер по контролю скорости для привлечения внимания населения к последствиям превышения установленных ограничений.

Масштабная информационная поддержка существенно повышает эффективность управления скоростным режимом.

Во-первых, информационная работа увеличивает осведомленность водителей о контроле скоростного режима, и, как следствие, повышает субъективный риск наказания. Во-вторых, информационная работа обеспечивает поддержку общественностью действий органов власти. Считается, что такая поддержка создает предпосылки для более устойчивых результатов программ по повышению безопасности ДД.

Информационная кампания обычно включает в себя публикацию материалов в СМИ и размещение на дорогах знаков и плакатов, предупреждающих водителей о мерах контроля над скоростным режимом. Очень важно, чтобы предоставляемая информация была корректной. В противном случае объявление о наличии контроля не просто окажется действенным только на короткое время, но и дискредитирует саму идею контроля. А в дальнейшем использование информационных механизмов станет менее эффективным.

### **Ограничители скорости для тяжелых грузовых автомобилей**

Оснащение устройствами ограничения скорости таких транспортных средств, как тяжелые грузовики, может повысить безопасность движения путём автоматического регулирования максимальной скорости, с которой может двигаться автомобиль. Тяжелые грузовые автомобили должны оснащаться ограничителями максимальной скорости (90 км/ч) в соответствии с передовой практикой, существующей в Европе и Рекомендациями ЕКМТ о снижении скорости(96)1.

Сводная таблица ограничения скорости в РФ приведена в следующей таблице:

В населенных пунктах	60 км/ч
Жилые зоны и территории общего пользования (дворы)	20 км/ч
Дороги вне населенных пунктов:	
— легковые автомобили и грузовики с максимальной разрешенной массой менее 3,5 тонн, на автомагистралях	110 км/ч
— то же, на других дорогах	90 км/ч
— междугородные автобусы и микроавтобусы, мотоциклы (на всех дорогах)	90 км/ч
— прочие автобусы, легковые автомобили с прицепом, грузовики с максимальной разрешенной массой более 3,5 тонн, на автомагистралях	90 км/ч
— то же, на других дорогах	70 км/ч
— моторные транспортные средства, используемые для организованной перевозки групп детей	60 км/ч
— моторные транспортные средства, буксирующие транспортные средства	50 км/ч

## Использование ремней безопасности

Исследования причин ДТП показывают, что использование ремней безопасности более чем наполовину уменьшает риск смертельной травмы при аварии легкового автомобиля. Однако в России уровень использования ремней безопасности пока невысок, хотя и не установлен с точностью национальными обследованиями. Многие легковые автомобили не оснащены ремнями на задних сиденьях, а устройства для удержания детей (сидения) либо по большей части не применяются, либо не соответствуют стандарту. Для решения этой проблемы необходимы срочные действия со стороны органов власти. В Резолюции ЕКМТ №38 предложен ряд мероприятий, которые можно было бы рассмотреть в плане российской стратегии расширения использования ремней безопасности.

Для уяснения отправного пункта российской стратегии необходимо ежегодно оценивать уровни использования этих устройств в реальных условиях дорожного движения и устанавливать количественные цели их повышения. Наивысшие показатели, достигнутые на сегодняшний день в европейских странах превышают 90% на передних сиденьях и 80% на задних. При оформлении протокола ДТП сотрудникам ГАИ следует регистрировать, использовались ли ремни безопасности и детские удерживающие крепления.

Исследования показали, что полицейские меры способны поэтапно увеличивать использование ремней безопасности, если отвечают определенным условиям. Эти меры должны быть нацелены на данный фактор риска, бросаться в глаза, сопровождаться активной рекламой, проводиться в течение достаточно длительного времени и повторяться несколько раз в год. Исследования указывают, что отношение выгод к издержкам у таких программ полицейского контроля за использованием ремней безопасности составляет примерно 3:1 и больше.

Для более широкого использования ремней безопасности в России рекомендуется составить программу, в которой сочетались бы пропаганда использования ремней безопасности и меры контроля со стороны ГАИ.

Сигнализаторы использования ремней безопасности - это «умные» визуальные и звуковые устройства, которые определяют, используются ли на разных сиденьях ремни безопасности и подают всё более частые и громкие сигналы до тех пор, пока ремни не будут пристегнуты. Такие устройства всё чаще устанавливаются на новых легковых автомобилях как дешевое и эффективное средство дальнейшего расширения использования ремней. В Швеции, например, около 35% всех новых легковых автомобилей, продаваемых в настоящее время, оборудованы сигнализаторами использования ремней безопасности, и, по производившимся здесь расчётам, оснащение сигнализаторами всех легковых автомобилей может поднять использование ремней в стране примерно до 97%, что будет способствовать снижению смертности при ДТП среди пользователей легковыми автомобилями примерно на 20%. По оценке Европейского совета по

безопасности на транспорте, требование установки сигнализаторов ремней безопасности на передних сиденьях автомобилей в странах ЕС даст соотношение выгод к издержкам 6:1.

## **Взаимодействие служб на месте ДТП и медицинская помощь пострадавшим**

Изучение особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества ДТП, в которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой тяжестью повреждений в силу преобладания множественных (до 20%) и сочетанных (более 60%) травм. Неэффективная организация работы на месте ДТП по оказанию медицинской помощи пострадавшим является одной из основных причин высокой смертности.

Исследования в Европе показывают, что в ДТП примерно в 50% случаев смерть наступает в течение нескольких минут - на месте происшествия или при перевозке пострадавшего до прибытия в больницу. У части доставленных в больницу смерть наступает в пределах 4 часов после аварии (14%), однако у большинства (35%) - после 4 часов. Таким образом, для медицинского вмешательства существует последовательная цепочка возможностей.

По данным Министерства здравоохранения и социального развития России в Российской Федерации 3 % от всех погибших в ДТП погибают в момент ДТП, 55 % умирают после ДТП до прибытия в лечебное учреждение и 42 % в лечебных учреждениях. Общая смертность пострадавших в ДТП в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других происшествий, инвалидность — в 6 раз выше, а пострадавшие нуждаются в госпитализации в 7 раз чаще. Более 70% пострадавших требуется дорогостоящее лечение в стационаре.

Такой исход обусловлен, в том числе, нехваткой инфраструктуры телекоммуникаций для вызова экстренных служб, задержками выезда скорой помощи и ее прибытия из-за заторов на дорогах, низкой проходимостью автомобилей, особенно в сельской местности. Если в населенных пунктах обеспечивается хороший доступ к экстренным службам, то на сельских дорогах скорая помощь появляется примерно в 38% ДТП. Хотя существует норматив реагирования скорой помощи, который составляет 30 минут, однако нет информации о том, насколько он выдерживается.

Действенная система травматологической помощи характеризуется экстренным сообщением о происшествии, скорым прибытием квалифицированного медицинского персонала, постановкой на месте происшествия правильного диагноза, стабилизацией состояния пациента, его быстрой доставкой в медицинский стационар и осуществлением лечебных мероприятий.

Совершенствование системы оперативной связи на дорогах является одной из ключевых задач российской транспортной политики. Различные министерства совместно работают над улучшением доступа к экстренным

службам и повышением качества их услуг. Везде, где есть возможность, должна совершенствоваться дорожная сеть в населенных пунктах. В городах наличие специальных полос для автомобилей экстренных служб будет способствовать ускорению спасательных операций.

Всемирной организацией здравоохранения в сотрудничестве с другими международными организациями здравоохранения недавно были выработаны общие руководящие принципы основного лечения травм, в том числе медицинской помощи на месте ДТП.

Очевидно, что в рамках новой стратегии в области обеспечения БД следует сосредоточить ресурсы на тех областях догоспитального ухода, которые могут снизить смертность и тяжелый травматизм до поступления пострадавших в медицинский стационар.

Статистические наблюдения показывают, что проведение работ по спасению пострадавших часто сопровождается несогласованностью действий участников ликвидации последствий ДТП из-за отсутствия соответствующего проработанного механизма:

- отсутствует единая система обнаружения и оповещения о ДТП;
- отсутствует нормативно закреплённый перечень медицинских мероприятий, проводимых на месте ДТП врачами, средними медицинскими работниками (фельдшерами), свидетелями или участниками ДТП;
- не осуществляется работа по обучению участников дорожного движения, прежде всего, водителей, приемам оказания доврачебной помощи, не организован должным образом контроль наличия и комплектности аптечек первой помощи (автомобильных);
- не сформированы критерии, позволяющие принять решение о вызове необходимых сил и средств ликвидации последствий ДТП (бригады скорой медицинской помощи, аварийно-спасательных формирований и т.д.);
- нормативно не установлены условия, при которых следует производить разборку поврежденного в ДТП автомобиля;
- отсутствуют нормативно закреплённые единые технологии, приемы и способы работ по разборке ТС, деблокированию и извлечению пострадавших.

Решение проблемы оказания своевременной помощи пострадавшим в результате ДТП состоит в максимально быстром обнаружении места ДТП, оповещении соответствующих служб, их прибытии на место ДТП и проведении работ по ликвидации последствий ДТП, оказании первой медицинской помощи, а также эвакуации (доставки) пострадавших в лечебные учреждения и оказании квалифицированной медицинской помощи в полном объеме. Основными участниками взаимодействия в процессе «Выезд на место ДТП, технические работы по разблокированию пострадавших в ДТП и оказание доврачебной помощи» являются ГИБДД, Минздравсоцразвития России, а также МЧС России в части разблокирования пострадавших из ТС и тушения пожаров.

При оказании пострадавшим медицинской помощи нередко возникают ситуации несоответствия имеющихся сил и средств учреждений здравоохранения с реальными потребностями. Это несоответствие усугубляется недостаточной материально-технической и лекарственной обеспеченностью объектов здравоохранения.

Весомым фактором по организации прибытия на место ДТП является значительная удаленность дислокации подразделений ГИБДД, аварийно-спасательных формирований и лечебных учреждений от мест ДТП (особенно происходящих вне населенных пунктов), перегруженность УДС, транспортные заторы в городах, наличие препятствий на маршрутах движения затрудняет и делает невозможным своевременное прибытие спасательных служб, машин скорой помощи, а также эвакуацию пострадавших наземным транспортом. В этих условиях возникает необходимость в применении аварийно-спасательных вертолетов, позволяющих своевременно доставить требуемые силы и средства и эвакуировать пострадавших в лечебные учреждения.

Статьей 23 Федерального закона от 10.12.1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определено, что медицинская помощь пострадавшим в ДТП включает оказание доврачебной помощи на месте ДТП.

За участниками дорожного движения закреплено право на спасательные работы и другую экстренную помощь при ДТП от организаций и (или) должностных лиц, на которых законом, иными нормативными правовыми актами возложена обязанность оказывать такую помощь. Однако, законодательные акты, напрямую регулирующие процесс управления в части выезда на место ДТП и проведения технических работ по разблокированию пострадавших в ДТП, не установлены.

По данным МЧС России, среднее время прибытия аварийно-спасательных формирований на место ДТП составляет 20 минут после их оповещения. При этом среднее удаление спасателей от мест ДТП составляло 19,3 км. МВД России установлены временные нормативы прибытия нарядов ДПС на места ДТП, в которых пострадали люди, с момента получения соответствующей информации:

- в Москве и Санкт-Петербурге — 20 минут;
- в других городах — 15 минут;
- на федеральных автодорогах — 20 минут;
- в прочих населенных пунктах и на других автодорогах — 60 минут.

Пострадавшие должны быть доставлены в лечебные учреждения, в которых им может быть обеспечено оказание медицинской помощи в полном объеме. Объем и характер медицинской помощи оказывается в соответствии с видом травм, состоянием пострадавшего и возможностями лечебного учреждения, в которое доставлен пострадавший.

Из-за недостаточной осведомленности населения о наличии единого номера по вызову служб на место ДТП часто возникают ситуации, когда граждане обращаются в службы, не обязанные выезжать на место ДТП и

реагировать на звонок. При этом в ряде случаев у граждан принимается информация о месте ДТП и дается обещание отреагировать на вызов. Однако данная информация не передается и не регистрируется. Выезд на место ДТП не происходит. Ожидание выезда приводит к осложнению ушерба для здоровья пострадавших и их смерти.

### **Совершенствование деятельности соответствующих служб в части ДТП**

Мероприятия по совершенствованию системы прибытия, оказания доврачебной и квалифицированной медицинской помощи пострадавшим в ДТП включают:

- внесение изменений и дополнений в законодательные и иные нормативные правовые акты в части, касающейся регламентации вопросов оказания доврачебной и медицинской помощи пострадавшим в ДТП;
- разработка и внедрение программы обучения населения приемам оказания доврачебной помощи при ДТП;
- подготовке водителей в части обязательного обучения кандидатов в водители приемам оказания доврачебной помощи;
- уточнение соответствующих национальных стандартов в части, касающейся информационных указателей, с отражением на них координат служб спасения и порядка связи с ними, а также о зонах ответственности на дорогах и местах нахождения лечебных учреждений;
- создание и внедрение систем автоматического оповещения диспетчерских служб, ГИБДД, аварийно-спасательных служб о совершении ДТП;
- создание регламента взаимодействия ведомственных дежурных (диспетчерских) служб по организации деятельности на месте ДТП.

### **Система контроля и надзора в области обеспечения БДД**

Ключевые функции по контролю и надзору в области обеспечения БДД осуществляют следующие органы государственного управления: ГИБДД МВД России, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Федеральное дорожное агентство, Министерство обороны (ВАИ).

Функции по контрольно-надзорной деятельности реализуются необоснованно большим количеством органов государственной власти разной ведомственной принадлежности, независимость и узкая специализация которых порождают противоречия и несогласованность, что в конечном итоге снижает эффективность их действий. Данная деятельность проводится на основе не процессного, а объектного подхода: контроль за исполнением нормативно-правовых актов в сферах деятельности, связанных с обеспечением БДД, осуществляется ГИБДД, ВАИ силовых министерств и ведомств, Россельхознадзором, Росздравнадзором, Ространснадзором и другими ведомствами. Анализ содержания функций и компетенции указанных органов, а также их взаимодействия не позволяет считать распределение функций системным.

Не созданы эффективные механизмы контроля со стороны вышестоящих органов государственной власти и общественных институтов за деятельностью органов исполнительной власти и местного самоуправления в сфере обеспечения БДД. Отсутствие соответствующих критериев делает невозможным установить основания и меру ответственности органов государственного управления в области обеспечения БДД.

Кроме того, система государственного управления не обеспечена эффективными механизмами стимулирования участников дорожного движения к правомерному поведению. Недостаточна регламентация осуществления контроля за соответствием существующих правоотношений установленным правилам. Во многих случаях нормативный акт, устанавливая права и обязанности участников правоотношений, не определяет орган, который обязан осуществлять контроль за их надлежащим соблюдением.

Основы процесса «Контроль за соблюдением ПДД водителями, пешеходами, пассажирами» закладываются Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» в виде требований по государственному надзору и контролю по обеспечению безопасности дорожного движения.

Согласно статье 30 указанного закона государственный надзор и контроль организуются и осуществляются в соответствии с законодательством РФ и законодательством субъектов РФ в целях обеспечения соблюдения законодательства РФ и законодательства субъектов РФ, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в части, относящейся к ОБДД.

Положением о ГИБДД МВД России на ГИБДД возлагаются обязанности по осуществлению государственного контроля и надзора за соблюдением законодательства РФ, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в области ОБДД. Для реализации возложенных полномочий ГИБДД имеет право:

- по использованию в установленном порядке специальных технических и транспортных средств для выявления и фиксации нарушений ПДД, контроля за техническим состоянием ТС, принудительной остановки ТС, дешифровки показаний тахографов;
- на разработку и изготовление технических средств контроля за соблюдением ПДД, а также иных технических средств, автоматизированных систем и приборов, способствующих повышению БДД. (Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»).

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) является контролирующим органом при осуществлении международных автомобильных перевозок. В частности, Правила дорожного движения Российской Федерации прямо устанавливают, что:

- водитель механического транспортного средства обязан иметь и передавать для проверки работникам Ространснадзора лицензионную карточку, путевой лист и товарно-транспортные документы (п. 2.1.);

- водитель, осуществляющий международную автомобильную перевозку, обязан останавливаться по требованию работников Ространснадзора в специально обозначенных контрольных пунктах и предъявлять для проверки ТС, а также разрешения и другие документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации (п. 2.2.).

Право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих международные автомобильные перевозки, в специально обозначенных дорожным контрольных пунктах — также и работникам Ространснадзора (п. 2.4. Правил дорожного движения). К регулировщикам относятся:

- сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции,
- работники дорожно-эксплуатационных служб,
- дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей (Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. №1090 «О правилах дорожного движения»).

При проведении транспортного контроля должностные лица органов Ространснадзора имеют право в случае нарушения международных договоров Российской Федерации выдать перевозчику или его представителю обязательное для исполнения предписание об устранении нарушения, а также налагать штрафы за нарушение порядка выполнения международных автомобильных перевозок в случаях, предусмотренных Кодексом РФ об административных правонарушениях (Постановление Правительства РФ от 31.10.1998 г. №1272 «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок»).

Основой правоприменения в результате реализации функций рассматриваемого процесса является глава 12 КоАП РФ, предусматривающая меры административной ответственности к водителям, пассажирам и пешеходам за нарушение законодательства РФ, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в сфере ОБДД.

В соответствии с действующими нормативами региональные и местные органы **ГИБДД являются:**

Контролирующим органом по функциям:

- «Контроль соблюдения участниками дорожного движения установленных правил, нормативов и стандартов, действующих в области дорожного движения».
- «Контроль наличия у водителей документов, предусмотренных ПДД».

Исполнителем и контролирующим органом по функциям:

- «Выявление и фиксация нарушений ПДД».
- «Осуществление остановки транспортных средств, водители которых нарушили ПДД».
- «Осуществление остановки на стационарных постах, контрольных постах милиции, контрольно-пропускных пунктах ТС для проверки у водителей документов, предусмотренных ПДД».

- «Проведение в установленном порядке освидетельствования лиц, подозреваемых в совершении преступления или административного правонарушения, повлекших угрозу БДД».
- «Контроль за техническим состоянием ТС, в т.ч. проверка контрольных устройств (тахографов) регистрации режима труда и отдыха водителей».
- «Запрещение эксплуатации транспортных средств при наличии у них технических неисправностей, создающих угрозу БДД».
- «Запрещение эксплуатации ТС, не прошедших ГТО, не имеющих укрепленных на установленных местах государственных регистрационных знаков, транспортных средств, в конструкцию которых внесены изменения без соответствующего разрешения, имеющих скрытые, подложные, измененные номера узлов и агрегатов или государственные регистрационные знаки, равно при несоответствии маркировки транспортных средств данным, указанным в регистрационных документах, до устранения причин, послуживших основанием для такого запрещения».
- «Проведение проверки сообщений о преступлениях против БДД и эксплуатации ТС».
- «Выявление причин и условий, способствующих совершению ДТП, нарушений правил дорожного движения, иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения, принятие мер по их устранению».

**Милиция (участковые инспекторы) является:**

Контролирующим органом по функциям:

- «Контроль соблюдения участниками дорожного движения установленных правил, нормативов и стандартов, действующих в области дорожного движения».
- «Контроль наличия у водителей документов, предусмотренных ПДД».

Исполнителем по функциям:

- «Осуществление остановки транспортных средств, водители которых нарушили ПДД».
- «Проведение в установленном порядке освидетельствования лиц, подозреваемых в совершении преступления или административного правонарушения, повлекших угрозу БДД».

**УГАДН является:**

Контролирующим органом по функциям:

- «Контроль соблюдения участниками дорожного движения установленных правил, нормативов и стандартов, действующих в области дорожного движения».
- «Контроль наличия у водителей документов, предусмотренных ПДД».

Исполнителем по функциям:

- «Выявление и фиксация нарушений ПДД».
- «Осуществление остановки на стационарных постах, контрольных

постах милиции, контрольно-пропускных пунктах ТС для проверки у водителей документов, предусмотренных ПДД».

- «Контроль за техническим состоянием ТС, в т.ч. проверка контрольных устройств (тахографов), регистрации режима труда и отдыха водителей».

## **Контроль за режимом труда и отдыха водителей**

Федеральный закон от 10.12.1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ст.20) устанавливает, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории РФ деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны соблюдать установленный законодательством РФ режим труда и отдыха водителей.

Особенности регулирования труда и отдыха водителей установлены:

- для водителей (за исключением водителей, занятых на международных перевозках, а также работающих в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ), работающих по трудовому договору на автомобилях, принадлежащих организациям, индивидуальным предпринимателям и иным лицам, осуществляющим перевозочную деятельность на территории Российской Федерации, — Приказом Минтранса России от 20.08.2004 г. №15 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей»;
- для водителей, работающих на трамваях и троллейбусах, - Приказом Минтранса России от 18.10.2005 г. №127 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителя трамвая и троллейбуса»;
- для водителей, работающих на пассажирских автобусах, - Приказом Минтранса России от 08.01.1997 г. №2 «Об утверждении положения об обеспечении перевозок пассажиров автобусами».

Основные законодательные и иные нормативные правовые акты, регламентирующие процесс «Контроль за режимом труда и отдыха водителей», представлены в следующей таблице:

Законодательные акты	Нормативные правовые акты
<p>Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (Женева, 1 июля 1970 г.)</p>	<p>Постановление Правительства РФ от 03.08.1996 г. №922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом»</p>
	<p>Приказ Минтранса России от 18.10.2005 г. №127 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителя трамвая и троллейбуса»</p>
	<p>Приказ Минтранса России от 20.08.2004 г. №15 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей»</p>
	<p>Приказ Минтранса России от 07.07.1998 г. №86 «Об утверждении правил использования тахографов на автомобильном транспорте в РФ»</p>
	<p>Приказ Минтранса России от 08.01.1997 г. №2 «Об утверждении положения об обеспечении перевозок пассажиров автобусами»</p>
<p>Федеральный закон от 10.12.1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» Статья 20. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств</p>	<p>Письмо Минздрава России от 21.08.2003 г. №2510/9468-03-32 «Об организации проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств»</p>
<p>Федеральный закон от 24 июля 1998 г. №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (ст.8)</p>	<p>Приказ Минздрава России от 14.07.2003 г. №308 «О медицинском освидетельствовании на алкогольное опьянение» Приложение №8. Программа подготовки медицинского персонала по вопросам проведения предрейсовых, послерейсовых и текущих медицинских осмотров водителей транспортных средств</p>
	<p>«Инструкция о порядке взаимодействия органов транспортной инспекции, органов пограничного контроля и таможенных органов РФ в пунктах пропуска автотранспортных средств через государственную границу РФ (утв. Минтрансом России 05.03.1997 г., ГТК РФ 08.11.1997 №01-23/21373, ФПС РФ 20.03.1997 г.)</p>
<p>Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. №195-ФЗ Статья 11.23. Нарушение водителем транспортного средства, осуществляющим международную автомобильную перевозку, режима труда и отдыха</p>	<p>«Временные правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РФ» (утв. Минтрансом России 29.09.1997 г.)</p>

Исследование нарушений режима труда и отдыха водителя являются обязательными при проведении предрейсовых медицинских осмотров (Письмо Минздрава России от 21.08.2003 г. №2510/9468-03-32 «Об организации проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств»).

Нарушение режима труда и отдыха водителей категорически запрещается («Временные правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РФ», утв. Минтранс России 29.09.1997 г.). Статья 11.23 КоАП устанавливает административную ответственность в случае нарушения водителем транспортного средства, осуществляющим международную автомобильную перевозку, режима труда и отдыха:

- управление грузовым автотранспортным средством или автобусом при осуществлении международной автомобильной перевозки без контрольного устройства (тахографа) или с выключенным тахографом, а равно с незаполненными тахограммами либо без ведения регистрационных листков, отражающих режим труда и отдыха водителей, влечет наложение административного штрафа в размере до 25 МРОТ;
- нарушение установленного режима труда и отдыха водителем грузового автотранспортного средства или автобуса, осуществляющим международную автомобильную перевозку, влечет наложение административного штрафа в размере от 5 до 10 МРОТ.

Матрица взаимодействия органов исполнительной власти в процессе контроля за режимом труда и отдыха водителей представлена в таблице:

Функции	Форма участия	
	<u>Минтранс России</u> <u>(Ространснадзор)</u>	<u>Минздравсоцразвития</u> <u>России</u>
Утверждение Положения о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей (Приказ Минтранса России от 20.08.2004 г. №15 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей»)	у (утверждающий)	
Утверждение специальных требований к режиму труда и отдыха водителей общественного транспорта (Приказ Минтранса России от 08.01.1997 г. №2 «Об утверждении положения об обеспечении перевозок пассажиров автобусами» Приказ Минтранса России от 18.10.2005 г. №127 «Об утверждении положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителя трамвая и троллейбуса»)	у (утверждающий)	

<p>Осуществление контроля за использованием тахографов при осуществлении международных перевозок («Инструкция о порядке взаимодействия органов транспортной инспекции, органов пограничного контроля и таможенных органов РФ в пунктах пропуска автотранспортных средств через государственную границу РФ, утв. Минтранс России 05.03.1997 г., ГТК РФ 08.11.1997 г. №01-23/21373, ФПС РФ 20.03.1997)</p>	<p>И (Исполняющий)</p>	
<p>Методическое руководство проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей (Письмо Минздрава России от 21.08.2003 г. №2510/9468-03-32 «Об организации проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств»)</p>		<p>И (исполнитель)</p>

Проблемными зонами в процессе «Контроль за режимом труда и отдыха водителей» являются:

- режим труда и отдыха водителей является одним из факторов аварийности на дорогах и поэтому контроль в этой сфере находится в пределах компетенции ГИБДД. Однако на законодательном уровне за ГИБДД не закреплена функция проверки использования тахографов при осуществлении перевозчиком международных и междугородных перевозок;
- функция контроля за режимом труда и отдыха водителей закреплена за юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими перевозки. При этом в КоАП наказание указанных лиц за нарушение требований, предъявляемых к режиму труда и отдыха водителей, не установлено.

## **Совершенствование процесса организации перевозок пассажиров**

Сравнение рисков, связанных с поездками на разных видах транспорта в Европе, показывает, что самыми безопасными являются поездки на автобусах и других видах городского общественного пассажирского транспорта, а самыми опасными — на мотоциклах. Снижение в России количества рейсов и качества услуг общественного пассажирского транспорта в 1990-х годах — одна из ключевых проблем российской транспортной политики. В настоящее время для преодоления этого кризиса вносятся значительные изменения в организацию работы и финансирование общественного пассажирского транспорта.

Вопросы обеспечения безопасности перевозок пассажиров тесно взаимосвязаны с организацией перевозок: системой допуска перевозчиков к выполнению регулярных рейсов, формированию маршрутной сети, контролю и диспетчерскому управлению и т.д.

Подпункт 7 части 1 статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в

Российской Федерации» к вопросам местного значения городского округа относит создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организацию транспортного обслуживания населения в границах городского округа. Таким образом, организационные и контролирующие функции в сфере транспортного обслуживания населения муниципального образования возложены на органы местного самоуправления. При этом формы, в которых органы местного самоуправления осуществляют создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организацию транспортного обслуживания населения, законодателем не определены.

Все эти вопросы находятся в компетенции местных органов власти и должны закрепляться в местном законодательстве. При этом главными принципами организации транспортного обслуживания являются:

- обеспечение устойчивого, отвечающего требованиям населения функционирования системы организации транспортного обслуживания населения;
- обеспечение условий для безопасного осуществления пассажирских перевозок;
- соответствие объемов пассажирских перевозок и расписания движения на маршрутах регулярного сообщения потребностям населения;
- создание условий для повышения уровня транспортного обслуживания населения;
- координация работы пассажирского автомобильного транспорта, становление развитого рынка услуг по обеспечению населения пассажирскими перевозками и развитие конкуренции между перевозчиками.

В законе закрепляются принципы тарифной политики на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом:

- доступности услуг для всех групп населения;
- устойчивости функционирования автомобильного транспорта.

Организация транспортного обслуживания населения на пригородных и межмуниципальных маршрутах включает:

- обеспечение в полном объеме потребностей населения области в регулярных перевозках;
- обеспечение доступности услуг автомобильного транспорта для населения;
- систематическое изучение пассажиропотоков;
- разработку оптимальных маршрутов регулярного сообщения в соответствии с законодательством Российской Федерации, региональным законодательством и нормативными правовыми актами региональной администрации;
- осуществление контроля за работой перевозчиков по соблюдению ими установленных норм и правил.

Однако соответствующие акты приняты примерно в четверти всех субъектов Российской Федерации.

Органы местного самоуправления, в целях обеспечения транспортного обслуживания населения, а также соблюдения прав населения на жизнь и здоровье, на свободу передвижения, в частности путем использования личного автомобильного транспорта, вправе исходя из данных об интенсивности дорожного движения и пропускной способности автомобильных дорог, проводить конкурс на право осуществления пассажирских перевозок по автобусному маршруту, проходящему в пределах данного муниципального образования и не отнесенному к муниципальному заказу. Частью 2 ст. 1057 Гражданского кодекса Российской Федерации определено, что публичный конкурс должен быть направлен на достижение каких-либо общественно полезных целей.

Так, в ряде нормативных правовых актов субъектов РФ (например, в Законе Костромской области от 09.10.2003 г. №141-ЗКО «Об организации транспортного обслуживания населения пассажирским автомобильным и городским электрическим транспортом» (ст.6) закреплено, что органы местного самоуправления муниципальных образований в пределах своих полномочий в сфере пассажирского транспорта разрабатывают и утверждают условия конкурса и положение о проведении конкурса на выполнение муниципального заказа на осуществление перевозок пассажиров, а также условия и положения о проведении конкурса на предоставление права осуществления коммерческих пассажирских перевозок по маршрутам, не входящим в муниципальный заказ; взаимодействуют с администрацией Костромской области по организации общественного пассажирского транспорта.

Соответствие маршрутов требованиям безопасности, согласно правилу, установленному в пункте 4.16 Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного приказом Министра транспорта Российской Федерации от 08.01.1997 г. №2, определяется на основании данных о дорожных условиях на маршруте (параметрах и состоянии проезжей части, интенсивности и составе движения и т.п.).

Одновременно органам государственной власти субъектов РФ, органам местного самоуправления следует уделить особое внимание устранению такой проблемы, как издание органами государственной власти субъектов, органами местного самоуправления актов и (или) совершение действий, которые ограничивают самостоятельность хозяйствующих субъектов, создают дискриминационные условия деятельности отдельных хозяйствующих субъектов, если такие акты или действия имеют либо могут иметь своим результатом недопущение, ограничение, устранение конкуренции и ущемление интересов хозяйствующих субъектов, в том числе запрещается: необоснованно препятствовать осуществлению деятельности хозяйствующих субъектов в какой-либо сфере, давать хозяйствующим субъектам указаний о первоочередных поставках товаров для определенной категории покупателей (заказчиков) или о заключении в приоритетном порядке договоров и т.п. (ст. 15 ФЗ от 26.07.2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции»; Постановление Президиума ВАС РФ от

10.08.2004 г. №2727/04; Постановление ФАС ЗСО от 17.11.2004 г. №Ф04-8175/2004 г. (6262-А75-37; постановление ФАС ЦАО от 26.01.2006 г. №А35-2421/05-С25 и др.).

Также необходимо отметить, что запреты распространяется и на такие ненормативные акты либо действия органа местного самоуправления, которые, ограничивают самостоятельность хозяйствующих субъектов либо создают дискриминационные условия деятельности отдельных хозяйствующих субъектов, имеют либо могут иметь своим результатом недопущение, ограничение, устранение конкуренции и ущемление интересов хозяйствующих субъектов.

Частью 6 статьи 72 Закона Российской Федерации «О местном самоуправлении в Российской Федерации» определены полномочия городской администрации в области транспорта, в пределах которых городская администрация осуществляет **контроль за работой транспортных предприятий и организаций**, обслуживающих население города, утверждает маршруты и графики движения местного транспорта.

В соответствии с подпунктами 4.15 – 4.18 Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного Приказом Минтранса РФ от 08.01.1997 г. №2, открытие новых маршрутов осуществляется на основании акта обследования комиссией, состав которой утверждается соответствующим органом исполнительной власти.

Порядок доведения до населения информации об изменении маршрутов установлен подзаконными нормативными актами. Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом предусмотрено, что о намечаемых изменениях маршрутов и остановочных пунктов объявления вывешиваются не позднее чем за 5 дней до намечаемых изменений. На начальных, конечных и промежуточных остановочных пунктах городских и пригородных таксомоторных маршрутов для сведения населения вывешиваются указатели о времени работы таксомоторов.

Можно выделить 2 группы факторов, оказывающих усугубляющее воздействие на опасность пассажирских перевозок.

Первая группа факторов — организационно-нормативные факторы, к которым относятся:

- отсутствие нормативной правовой базы в организации органами местного самоуправления пассажирских перевозок;
- незнание или сознательное нарушение категорией транспортных перевозчиков - физическими лицами, требований нормативных актов в сфере функционирования автотранспорта;
- увеличение на рынке услуг по перевозке пассажиров числа субъектов малого предпринимательства, не имеющих надлежащих условий для соблюдения требований безопасной эксплуатации ТС, перевозящих пассажиров;
- исключение из перечня услуг, подлежащих обязательной сертификации, перевозки пассажиров, технического обслуживания и ремонта

соответствующих ТС, что влечет за собой, с одной стороны, упрощение процедуры допуска на транспортный рынок, с другой — повышение вероятности появления на нем неподготовленных и потенциально «опасных» перевозчиков;

- отсутствие установленного порядка по незамедлительному информированию органов исполнительной власти, коммунальных и иных организаций, в ведении которых находятся автомобильные дороги, улицы, железнодорожные переезды, паромные переправы, а также органов ГИБДД о выявленных в процессе эксплуатации маршрутов недостатках в состоянии автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, паромных переправ, их обустройства, угрожающих БДД и ответственность за неисполнение данной обязанности в нормативных актах.

Вторая группа факторов — организационно-технические факторы, к которым относятся:

- отсутствие системы фирменного технического сервиса автобусов;
- существенное отставание нормативно-методической базы, регламентирующей техническое обслуживание и ремонт автотранспортной техники;
- недостаточный уровень пополнения автобусного парка страны новыми современными автобусами в последние годы. При этом ситуация усугубляется увеличением численности автобусов, уже бывших в эксплуатации за рубежом и не отвечающих современным требованиям по экологии, безопасности, потребительским качествам, дорожным и климатическим условиям России. Причем ремонт таких ТС в связи с высокой стоимостью запасных частей, трудоемкостью их замены зачастую экономически не выгоден. В связи с этим требуются меры по ускоренному обновлению парка автобусов, особенно занятых на маршрутных перевозках;
- отсутствие систем автоматического оповещения диспетчерских служб, ГИБДД, аварийно-спасательных служб о совершении ДТП в конструкциях автобусов (особенно на междугородних и международных маршрутах);
- невыполнение заключения Государственного научного центра РФ ФГУП НАМИ о невозможности по ряду факторов использования в междугородних коммерческих перевозках пассажиров автобусов особо малого класса, типа «Газель»;
- несовершенная техническая политика на автотранспорте, не обеспечивающая безопасность и эксплуатационную надежность. По уровню комфорта, пассивной и активной безопасности новые отечественные ТС для перевозки пассажиров отстают от зарубежных (например, наработка на отказ автобусов ЛИАЗ, ПАЗ, микроавтобусов «Газель» не превышает 3-4 тыс. км даже в гарантийный период, ресурс основных агрегатов и механизмов до капитального ремонта не превышает 200-300 тыс. км, что в 4-5 раз ниже уровня зарубежных аналогов);

- слабый инспекционный контроль со стороны органов по сертификации за соответствием серийной продукции нормативным требованиям. Следует констатировать отсутствие системы длительных контрольных и эксплуатационных испытаний автобусов и межведомственной системы информации об их техническом уровне, безопасности и стабильности свойств, позволяющих обеспечить оперативное предъявление соответствующих требований к промышленности и дилерам. Сертификация эксплуатационных свойств автобусов не производится.

Проведение медицинских осмотров водителей лечебными учреждениями возможно при наличии лицензии на медицинскую деятельность по осуществлению работ и услуг по предварительным и периодическим медицинским осмотрам (Письмо Минздравсоцразвития России от 28.06.2006 г. №01-15397/06 «О лицензировании медицинской деятельности»). Однако применительно к процессу «Организация перевозки пассажиров» на законодательном уровне не установлен субъект управления, ответственный за лицензирование лечебных учреждений.

Для субъектов малого предпринимательства, оказывающих услуги по перевозке пассажиров автобусами, характерны следующие факторы, оказывающие усугубляющее воздействие на рост аварийности и повышенную опасность пассажирских перевозок:

- недостаточная квалификация и низкая транспортная дисциплина водителей автобусов (особенно маломестных);
- несовершенство конструкции и неудовлетворительное техническое состояние автобусов;
- участвовавшие случаи нарушения норм вместимости автобусов;
- использование подвижного состава, несоответствующего виду осуществляемых перевозок;
- малоэффективная система профилактической работы и контроля за соблюдением требований в области обеспечения БДД;
- ограниченное внедрение современных средств управления пассажирскими перевозками;
- недостатки нормативной правовой базы в сфере организации маршрутных автобусных перевозок в условиях рыночной экономики.

**Управление организацией транспортного обслуживания** населения на пригородных и межмуниципальных маршрутах осуществляется уполномоченным органом. Уполномоченный орган разрабатывает правила организации транспортного обслуживания населения на территории области, которые утверждаются администрацией региона. Уполномоченным органом администрации по управлению организацией транспортного обслуживания как правило является Департамент транспорта и связи.

В целях регулирования отношений в сфере организации и обеспечения перевозок пассажиров маршрутным автомобильным транспортом, разработки предложений и рекомендаций по вопросам планомерной и эффек-

тивной организации и осуществления регулярных перевозок пассажиров маршрутным автомобильным транспортом во многих регионах создаются специальные комиссии. Они являются постоянно действующим коллегиальным органом в сфере организации и обеспечения регулярных перевозок пассажиров маршрутным автомобильным транспортом.

Основными задачами Комиссии являются рассмотрение вопросов в сфере организации и обеспечения регулирования перевозок пассажиров маршрутным автомобильным транспортом, разработка предложений и рекомендаций по вопросам планомерной и эффективной организации и осуществления регулярных перевозок пассажиров.

В работе указанной комиссии принимают участие представители УГИБДД, УГАДН и прочих заинтересованных органов. Организационно-техническое обеспечение деятельности Комиссии осуществляется Департаментом транспорта и связи. На муниципальном уровне созданы аналогичные комиссии, в задачи которых входит, в том числе, проведение конкурсов на привлечение автотранспорта к перевозке пассажиров по городским маршрутам.

Для организации работы и утверждения маршрутов пригородного (межрайонного) и междугородного (внутриобластного) перевозчиком разрабатываются и представляются в Комиссию следующие документы:

- паспорт автобусного (таксомоторного) маршрута;
- акт обследования и замера протяженности маршрута;
- проекты расписаний движения автобусов, маршрутных таксомоторов в рабочие, выходные (праздничные) дни;
- копия лицензии на осуществление перевозочной деятельности;
- копия свидетельства о регистрации юридического лица или индивидуального предпринимателя;
- информация (в произвольной форме) о выполнении требований, предусмотренных разделом 2 Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.01.1997 г. №2.

На основании решения Комиссии департамент транспорта и связи выдает Разрешение на право работы на указанном маршруте (далее — Разрешение) и утверждает паспорт автобусного (таксомоторного) маршрута, которые при наличии соответствующей лицензии являются основанием для осуществления перевозок пассажиров по данному маршруту.

В процессе осуществления деятельности по перевозке пассажиров автобусами над перевозчиками осуществляется контроль за соблюдением специальных требований БДД:

- по содержанию автобусов в технически исправном состоянии;
- обеспечению безопасных дорожных условий на маршрутах автобусных перевозок;
- выбор местоположения автобусных остановок;
- перемещение через железнодорожные переезды, паромные и ледовые переправы;

- требования по перевозке на горных маршрутах;
- требования по перевозке детей.

При выпуске на маршруты автобусов (маршрутных таксомоторов) владелец транспортного средства обязан:

- обеспечить выполнение Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 08.01.97 №2 (зарегистрировано Министерством юстиции Российской Федерации 14.05.97 №1302);
- экипировать автобус, маршрутный таксомотор в соответствии с ГОСТом 25869-90 «Отличительные знаки подвижного состава», а маршрутный таксомотор экипировать также боковым указателем стоимости проезда;
- обеспечить работу каждого автобуса (маршрутного таксомотора) в соответствии с путевым листом установленного образца с указанием в нем всех данных Разрешения. Путевые листы на право работы на маршруте должны ежедневно выдаваться перевозчиком по количеству транспортных средств, осуществляющих работу на данном маршруте. Работа транспортных средств на маршрутах без документов, предусмотренных Правилами, запрещена;
- оснастить каждый автобус, маршрутный таксомотор билетами установленного образца в количестве, необходимом на рабочую смену, а также билетно-учетным листом или бортовым журналом с пронумерованными и прошнурованными страницами для регистрации количества проданных билетов (после выполнения каждого рейса) и количества выполненных рейсов. Билеты, билетно-учетный лист или бортовой журнал являются бланками и документами строгой отчетности.

Контроль за движением на маршрутах автобусов и маршрутных таксомоторов, а также за соблюдением перевозчиком правил обслуживания пассажиров, оформлением маршрутов и остановочных пунктов, салонов автобусов и маршрутных таксомоторов, а также за допуском лиц к работе в качестве водителя автобуса (маршрутного таксомотора), за соблюдением режима труда и отдыха водителей осуществляется в соответствии с действующим законодательством.

Перевозчики допускаются к выполнению регулярных перевозок после заключения государственных контрактов, договоров с уполномоченным органом. Перевозки на пригородных и межмуниципальных маршрутах осуществляются по расписанию движения, которое утверждает уполномоченным органом по предложениям органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов.

Решение об открытии маршрута, изменении, закрытии маршрутов принимается уполномоченным органом исходя из потребности населения в перевозках с учетом требований безопасности дорожного движения и

санитарно-экологических требований по предложениям органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов, а также перевозчиков. Маршруты должны соответствовать требованиям, установленным правилами организации транспортного обслуживания. При работе на маршруте нескольких перевозчиков уполномоченный орган утверждает свободное расписание движения.

Контроль за соблюдением перевозчиками требований по организации обслуживания населения пассажирским автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах, правил организации транспортного обслуживания осуществляется уполномоченным органом (департаментом транспорта и связи администрации региона), а также иными органами в пределах предоставленных им полномочий.

Рекомендации для руководителей администраций субъектов Российской Федерации по принятию решений в части перевозочной деятельности включают:

- обязать индивидуальных предпринимателей и юридических лиц (при заключении договоров на междугородные перевозки пассажиров) выполнять маршруты с обязательным прохождением их через автовокзалы и автостанции для осуществления на них медицинского контроля за водительским составом и технического контроля за автобусами;
- обеспечить автовокзалы и автостанции медицинским оборудованием для проведения осмотров водителей или кабинетами для организации их проведения по соответствующим договорам, а также площадками контроля технического состояния автобусов;
- обязать открывать новые маршруты только после проведения комиссионного обследования дорог, по которым проходит маршрут, на соответствие требованиям, обеспечивающим безопасные условия движения;
- разработать и принять соответствующие программы с участием бюджетов сельских муниципальных образований и бюджетов субъектов Российской Федерации.

## **Безопасность движения пешеходов и велосипедистов**

Риск пострадать от ДТП для пешеходов в России — самый высокий среди промышленно развитых стран. В России почти каждый человек в течение своей жизни является пешеходом. Существует очевидная необходимость рассмотреть проблему безопасности движения пешеходов и четко определить обязанности различных органов власти в организации ее повышения. Ввиду серьезности ситуации с травматизмом рекомендуется поставить количественную цель сокращения числа смертных случаев от ДТП среди пешеходов как для всей страны, так и на уровне отдельных регионов.

Массовая автомобилизация, начинавшаяся в 1960-е годы во многих странах Европы и проходящая сейчас в Российской Федерации, сформировала системы дорожного движения, приспособленные в основном к потреб-

ностям автомобилистов, причем слишком часто — в ущерб безопасности других участников дорожного движения, особенно пешеходов. В качестве главной причины ДТП с участием автотранспортных средств и уязвимых пользователей дорогами часто указывают ошибки в поведении последних. В российских исследованиях отмечалось, что 64% всех ДТП с участием пешеходов связаны с тем, что они неправильно переходили проезжую часть. В подобных анализах часто упускается из вида более фундаментальная причина — отсутствие безопасных и удобных пешеходных переходов в тех местах, где дорога желает перейти большое число людей.

Обеспечение безопасности пешеходов в населенных пунктах является в настоящее время актуальной проблемой для многих стран и в Рекомендациях ЕКМТ об уязвимых пользователях дорогами 1998 года ((98)19) был предложен пакет мер по её решению. На основе опыта и научных исследований, проведенных в европейских странах, с учетом научных представлений о роли скорости в ДТП и о биомеханике, специалистами были сформулированы основные стратегии обеспечения безопасности пешеходов.

Ниже рассмотрены некоторые положения этих стратегий:

- планирование землепользования, сводящее к минимуму подверженность людей риску при передвижении пешком;
- сооружение более безопасных, привлекательных и соединенных между собой пешеходных путей в рамках управления безопасностью движения в городе;
- управление смешанным движением на дороге путем разделения, там, где это возможно, различных пользователей дорогой в интересах устранения конфликтов между ними;
- создание в остальных местах более безопасных условий для совместного пользования дорожным пространством, например, за счет управления скоростью и движением в масштабе района, повышения видимости пешеходов и автомобилей и улучшения инженерно-технических характеристик транспортных средств;
- снижение тяжести последствий ДТП путём улучшения пассивной безопасности автомобилей;
- модификация взглядов и поведения водителей автотранспорта посредством распространения информации, обучения и принуждения к соблюдению правил дорожного движения;
- консультации и информирование пешеходов об изменениях, производимых в их интересах, и их поощрение к осуществлению шагов, способных снизить риск стать жертвой ДТП;
- планирование землепользования и безопасные пешеходные пути.

Научные исследования в странах Европы показывают, что большинство ДТП с участием пешеходов происходит в пределах 1,6 км от дома или места работы пострадавшего. Планирование землепользования может разными способами помочь минимизировать риск во время движения пешеходов, особенно на работу из дома и с работы домой. Одна из стратегий

— это создание более безопасных взаимосвязанных маршрутов, используемых пешеходами. Пешеходные дорожки со множеством ступенек или длинными обходными путями едва ли будут использоваться населением. Внедрение упоминавшейся выше процедуры оценки влияния градостроительных и инфраструктурных проектов на безопасность движения также гарантирует учет интересов безопасности пешеходов до того, как новые проекты землепользования будут реализованы.

Хотя в российских городах существуют тротуары и пешеходные зоны, обеспечению безопасных переходов на дорогах с интенсивным движением, уделяется недостаточное внимание. В маленьких городах и населенных пунктах отсутствие тротуаров является частым явлением. Риск ДТП на дорогах без тротуаров, физически отделяющих пешеходов от движения автотранспорта, вдвое выше, чем на дорогах с тротуарами. Выживание незащищенных участников дорожного движения зависит либо от их отделения от быстро движущихся автомобилей, либо (в более распространенной ситуации совмещенного пользования дорогой) — от того, будет ли скорость автомобиля в момент наезда на пешехода достаточно низкой, чтобы предотвратить серьезную травму. При скоростях автомобилей менее 30 км/ч пешеходы могут находиться на дороге вместе с ними в относительной безопасности.

В условиях совмещенного движения автомобилей и пешеходов помимо необходимости дальнейших мер по управлению скоростью, о чем говорилось выше, необходимы меры по исправлению неудовлетворительного обустройства перекрестков и примыканий. Повсеместно использование ближнего света фар в дневное время, вероятно, также способствовало бы уменьшению числа ДТП с участием пешеходов, поскольку, как показали международные исследования, достоверно установленным сопутствующим обстоятельством при наезде на пешехода является тот факт, что он не заметил движущийся автомобиль. Анализ в разных странах эффекта от использования ближнего света фар днем свидетельствует, что они на 15% уменьшают число наездов автомобилей на пешеходов.

Пешеходы в странах Евросоюза вскоре будут пользоваться преимуществами I-го этапа введения нового законодательства, требующего, чтобы легковые автомобили имели более безопасные для пешеходов передние части (капот, бампер) на случай наезда, снижающие смертность примерно на 3% и тяжелые травмы на 13%. Рекомендуется как можно скорее принять в России эту новую Директиву ЕС в качестве обязательного требования для легковых автомобилей отечественного производства при одобрении их типа.

## **Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма**

Одной из наиболее острых проблем современного общества является проблема детской безопасности дорожного движения. По уровню детского дорожно-транспортного травматизма Россия входит в первую пятерку стран мира.

С социологической точки зрения дети всегда были и остаются самой уязвимой и незащищенной частью населения, что обусловлено огромным разнообразием подстерегающих их опасностей, неподготовленностью и незначительными возможностями для самозащиты и самопомощи, отсутствием стереотипов безопасного поведения на улицах города.

В настоящее время фактически отсутствует системно-целевой, комплексный подход к проблеме профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях различных видов и типов, не в полной мере используется позитивный мировой опыт в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, остро ощущается недостаток в комплексном научно-педагогическом, психологическом, технологическом и организационном обеспечении профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

Анализ статистики ДТП в Российской Федерации свидетельствует о том, что обстановка с дорожно-транспортным травматизмом среди детей и подростков в возрасте до 16 лет постепенно, очень медленно, приобретает положительные тенденции к снижению числа пострадавших.

На фоне снижения рождаемости вопрос формирования и сохранения здорового подрастающего поколения остается наиболее острым и актуальным. Изменить сложившуюся ситуацию может развитие и совершенствование профилактического направления в медицине, и постоянный контроль за состоянием здоровья людей, в первую очередь детей. Не смотря на то, что задачи первичной профилактики детского дорожно-транспортного травматизма лежат вне медицинских аспектов и тесно связаны с социальным устройством и развитием общества, лечение пострадавших и вторичная профилактика относятся к компетенции специалистов здравоохранения в области клинической медицины.

Для детского дорожно-транспортного травматизма характерны те же факторы, что и для дорожно-транспортного травматизма в целом. Одним из основных факторов, определяющим уровень и тенденции детского травматизма в России, является резкий рост уровня автомобилизации. Темпы роста численности автомобилей значительно опережают темпы строительства автодорог. Более того, по мере улучшения качества автодорог показатели дорожно-транспортного травматизма на этих дорогах продолжают ухудшаться.

Большинство стран реализовывали национальные программы для сокращения числа дорожно-транспортных происшествий с участием детей на протяжении многих лет, некоторые страны начали вводить программы обучения детей безопасному поведению в 30-х годах прошлого столетия. Однако, наилучших результатов в этой области достигли те страны, которые использовали целостный подход, применяя широкое разнообразие мер.

Для выяснения путей совершенствования организации медицинской помощи детям, пострадавшим в результате ДТП, необходимо в общих чертах представить клинические процессы, происходящие в организме ребенка с тяжелой дорожно-транспортной травмой.

Этой проблеме уделяется недостаточное внимание, что находит свое объяснение в необоснованном отождествлении черепно-мозговых повреждений у взрослых и детей с их специфическими реакциями. Не всегда учитываются возрастные особенности клинических проявлений тяжелой травмы у детей. В частности, это:

- вероятность внезапной и быстрой декомпенсации систем и функций (стертость границ фазности состояний на всех уровнях — клеточном, биохимическом, системном и др.);
- повышенная чувствительность головного мозга детей к гипоксии (нарушения метаболизма кальция — нейротоксический эффект; низкий резерв компенсации к гипоксии);
- повышенная склонность к отеку и набуханию мозга (высокая гидрофильность ткани мозга, активация процессов незавершенного гликолиза — нарушение энергетики);
- преобладание общемозговых генерализованных реакций над очаговыми проявлениями (завершение миелинизации к 3-5 годам, недостаточная дифференцировка корковых анализаторов и др.).

Огромное значение для результатов лечения пострадавших детей с тяжелой изолированной и сочетанной травмой имеет успешность мероприятий проводимых на самых начальных этапах лечения — оказание помощи до поступления ребенка в клинику. Около 50% детей погибают до прибытия машины скорой медицинской помощи. 15% детей погибают в присутствии скорой медицинской помощи или в процессе транспортировки, т.е. проводимые лечебные мероприятия не эффективны или недостаточны. Половина детей госпитализируются в неспециализированные и непрофильные стационары.

Именно это заставляет обратить самое пристальное внимание и направить усилия специалистов для разрешения проблемы догоспитального периода при травматизме у детей.

Решение этого вопроса в первую очередь связано с организацией оказания квалифицированной медицинской помощи с первых же минут после травмы.

Одна из основных составляющих в этапности лечения заключается в том, чтобы обеспечить преемственность между врачами скорой помощи и специализированными детскими учреждениями, чтобы дети в буквальном смысле слова передавались «из рук в руки». В этой связи целесообразно рассмотреть вопрос о необходимости увеличения числа детских реанимационных бригад скорой помощи для детей с тяжелыми травматическими повреждениями.

В настоящее время первую медицинскую помощь пострадавшим детям оказывают только бригады скорой медицинской помощи, в подавляющем большинстве случаев силами линейных врачебных бригад, которые не могут в полном объеме ее оказывать.

Отечественный опыт профилактики детского дорожно-транспортного травматизма включает, прежде всего, формирование основ безопасности детей в системе дошкольного образования.

В приказе Минобразования России от 22 августа 1996 г. №448 были утверждены Временные (примерные) требования к содержанию и методам воспитания и обучения, реализуемые в дошкольном образовательном учреждении, где включены требования по формированию у детей, начиная с младшего дошкольного возраста, навыков безопасного поведения (знакомство с правилами дорожного движения; обучение соответствующему поведению в различных опасных ситуациях и т.д.).

В целом с дошкольниками всех возрастных групп занятия по дорожной тематике должны решать триединую задачу: развития, обучения и воспитания. Для того чтобы научить ребенка ориентироваться в дорожной среде, следует не только обучать и воспитывать ребенка, но и развивать его познавательные процессы (восприятие, наблюдательность, внимание, память, воображение, речь, эмоции).

Занятия по дорожной тематике рекомендуется проводить не менее 2-3 раз в неделю. Воспитатель самостоятельно определяет, какие занятия по дорожной тематике можно проводить в младшей, средней и старшей группе.

Практикой накоплен определенный опыт по методическому обеспечению профилактики ДДТТ. Так в некоторых субъектах РФ (Республика Татарстан) разработаны региональные стандарты содержания предмета по дорожной тематике для дошкольников, включающие определение основных терминов и понятий, необходимого и достаточного объема теоретических знаний, отработки практических умений и навыков безопасного поведения на улицах и дорогах. В соответствии с региональным стандартом воспитателям даются рекомендации по проведению специальных занятий по основам безопасности дорожного движения.

Функционирует Научный центр безопасности жизнедеятельности детей и подростков (НЦБЖД) под эгидой УГИБДД МВД Республики Татарстан и Поволжского отделения Российской Академии образования, где разрабатываются программы по обучению детей и подростков правилам дорожного движения.

В Москве (Центральный административный округ) в некоторых дошкольных учреждениях применяются новые игровые методики обучения детей правилам дорожного движения. Проводятся занятия и с молодыми педагогами-воспитателями по использованию этих методик и повышению квалификации по проблеме профилактики ДДТТ.

Необходимость создания условий для непрерывного обучения участников дорожного движения, начиная с дошкольного возраста, диктуется условиями бурного роста современного автомобильного транспорта, и увеличением интенсивности движения на автодорогах. Среда обитания ребенка перенасыщена рисками и опасностями дорожно-транспортных

происшествий. Практически с порога дома он становится участником интенсивного дорожного движения, ибо и дворы становятся объектами дорожного движения.

Система непрерывного обучения навыкам безопасного поведения детей и подростков на улицах складывается из следующих компонентов:

- обучение детей в рамках курсов основ безопасности жизнедеятельности (ОБЖ) и «Я и окружающий мир» в дошкольных учреждениях и начальной школе;
- обучение учащихся основной средней школы (5-9 классов) в рамках курса ОБЖ;
- профессиональная подготовка старшеклассников (в полной средней школе и на базе межшкольных учебно-производственных комбинатов) по профилям подготовки «автодело», «автослесарь» и иных, ориентированных на профессии, связанные с обслуживанием автотранспортных средств;
- организация факультативов в общеобразовательных учреждениях;
- проведение различных видов внеурочной деятельности обучающихся в общеобразовательных учреждениях (конкурсов, викторин, выпусков газет, соревнований «Безопасное колесо») по проблематике безопасности дорожного движения и по изучению правил дорожного движения;
- проведение занятий в учреждениях дополнительного образования технической направленности;
- обучение учащихся в юношеских автошколах и подобного вида учреждениях (автоградах, клубах юных автомобилистов и т.п.);
- педагогическая поддержка деятельности детских и молодежных самодельных общественных объединений детей и молодежи;
- профессиональное образование обучающихся в учреждениях начального, среднего специального и высшего профессионального образования; постпрофессиональное образование (повышение квалификации и дополнительное образование взрослых).

Уникальными возможностями в решении задач обучения навыкам и умениям безопасного поведения детей и подростков располагает система дополнительного образования детей.

Организационно-методическими мерами по совершенствованию профилактики детского травматизма на улицах и дорогах в системе дополнительного образования детей на федеральном и региональном уровнях могут стать:

1. Создание и развитие сети образовательных (творческих) объединений учащихся в учреждениях дополнительного образования детей, в образовательных программах которых происходит обучение детей правилам дорожного движения, а в более широком плане — формируется культура законопослушного участника дорожного движения.

2. Расширение видового многообразия учреждений дополнительного образования детей, которые организуют учебную и методическую работу

по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма, вовлечение в эту работу не только юношеских автошкол, центров, дворцов (домов) детского и юношеского творчества, центров и станций юных техников, но и различных клубов (в том числе по месту жительства), оздоровительных лагерей, других видов учреждений дополнительного образования детей, где может происходить обучение детей навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах.

3. Развитие разнообразных форм внеурочной работы в стенах общеобразовательных учреждений, позволяющих учащимся приобщиться к азам транспортной культуры, на практике освоить навыки безопасного поведения на улицах и дорогах, в игровой или соревновательной форме отработать умения, полученные на уроках.

4. Педагогическая поддержка форм самодеятельной активности учащихся, воссоздание детского движения, методическая и организационная помощь общественным детским объединениям, ставящим задачи обеспечения безопасности детей на дорогах и улицах, профилактики дорожного травматизма среди детей.

5. Возрождение сети юношеских автошкол и их всемерное развитие как многоцелевых учреждений дополнительного образования детей, которые не только обучают детей навыкам безопасного вождения и личной безопасности на дорогах, но и развивают методическую службу в регионе, обеспечивают координацию учебно-методической и пропагандистской работы в регионах с педагогами, обучающимися и родителями. Юношеские автошколы могут и должны быть инициаторами и организаторами массовых мероприятий с учащимися.

6. Утверждение в качестве стандарта оказание пострадавшим детям **специализированной** лечебно-диагностической помощи в течение 1 часа с момента травмы («золотой час»).

7. Создание круглосуточной системы оперативной связи между дорожно-патрульной службой, службой спасения, бригадами скорой медицинской помощи и детскими специализированными стационарами.

8. Создание детских травматологических бригад скорой медицинской помощи, ориентированных на специализированные детские стационары (многопрофильные, с возможностями круглосуточного проведения современными методами диагностики, травматологической, нейрохирургической службами).

9. Создание учебных программ и условий для повышения квалификации персонала скорой медицинской помощи и специалистов служб спасения и водителей по разделу «Травма у детей».

Транспортные инженеры, городские проектировщики и планировщики обязаны проектировать системы, принимая во внимание детские потребности в движении, их поведение на дорогах, а также различия в перцепционных и реактивных способностях, чтобы максимизировать их безопасность и подвижность. Дети не могут вести себя так же, как взрослые. Зачастую

маленькие дети не могут правильно оценить скорость приближающегося автомобиля и от них нельзя ожидать того, что они будут вести себя так же последовательно, как взрослые, принимая решение перейти дорогу.

Быть в состоянии передвигаться в пределах своего района весьма значимо для детского благополучия, развития и социальной интеграции. Однако в дополнение к этому дети нуждаются в различных развлекательных и рекреационных местах с безопасным доступом, это касается и пешеходов, и велосипедистов. Хорошо спроектированные и правильно используемые объекты инфраструктуры существенны для детского развития. Поэтому интересы детей необходимо учитывать при планировании и проектировании пешеходных дорожек, переулков и пешеходных переходов. Планировщики и транспортные менеджеры должны принять во внимание функции городских объектов с хорошей доступностью от жилых районов до школ, магазинов и т.д. Безопасность детей повышается, если в районе их проживания используются различные механизмы снижения скоростного режима и зоны для проезда машин с минимальной скоростью. В некоторых странах планировщики создали «зеленые районы», или «жилые зоны», где ходьба и велосипедный транспорт являются единственными возможностями для передвижения.

Обеспечение более низких скоростей транспортного средства на сельских дорогах и в пешеходных зонах также очень важно. Вне жилых районов с широкими дорогами и серьезными транспортными потоками, где предписания по ограничению скорости менее выполнимы, внимание должно уделяться проектированию точек безопасности для пересечения дороги. Безопасность должна быть обеспечена при помощи пешеходных переходов «зебра» и светофорных пересечений, островков безопасности и дорожного патрулирования в районах школ.

Хотя использование ремней безопасности — обязательное требование почти во всех странах, реальные показатели использования ремней безопасности в разных странах разные, особенно это касается пассажиров задних сидений. Совершенно очевидно, что добиться существенного снижения детской смертности и избежать серьезных ранений можно при использовании ремней безопасности.

В целом региональные и местные власти совместно с ГИБДД и СМИ являются исполнителем по функциям:

- «Планирование и организация деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на основе дифференцированного анализа его состояния по категориям участников (пешеход, пассажир, велосипедист, водитель), возрасту, месту жительства (город, район, сельская местность), времени, месту (рядом со школой, в зоне спортивного или культурно-оздоровительного учреждения и другие) и причинам совершения ДТП».
- «Ведение наблюдательного дела на каждое дошкольное и общеобразовательное учреждение, содержащее информационные данные об

учреждении, фактах ДТП и принимаемых по ним оперативных мерах, организации обучения и профилактической работы (акты обследования, приказы по школе, схемы безопасного маршрута движения учащихся на участках дорог, прилегающих к образовательному учреждению и другие) с целью поиска новых форм и методов работы, учета деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма».

- «Контроль за организацией обучения детей и подростков Правилам дорожного движения, навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах, созданием дорожных условий, обеспечивающих безопасность детей (инспектирование образовательных учреждений)».
- «Участие в организации и проведении конференций, совещаний и семинаров по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма».
- «Оказание методической помощи в создании и организации работы базовых школ и детских садов, кабинетов по безопасности дорожного движения, автоплощадок и автогородков, юношеских автомобильных школ, автомототелоклубов, разработке учебных программ и пособий, сценариев и постановке детских игр, спектаклей и викторин по тематике дорожного движения».
- «Выпуск методических рекомендаций и другой печатной продукции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма».
- «Организация и проведение конкурсов и соревнований по знанию Правил дорожного движения, целевых профилактических мероприятий перед началом и по окончании учебного года, соревнований юношеских автомобильных школ, автовеломотоклубов».
- «Оказание содействия в создании региональных методических центров по подготовке преподавателей школ, работников детских дошкольных учреждений к обучению детей и подростков навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах».
- «Привлечение детей к проведению профилактической работы по предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди сверстников, развитие сети отрядов юных инспекторов движения, иных профильных объединений учащихся».
- «Организация профилактической работы во время школьных каникул (проведение бесед, массовых мероприятий, специальных профильных смен в оздоровительных лагерях)».
- «Обобщение опыта работы школ по изучению правил безопасного поведения на улицах и дорогах, разработка примерных планов общешкольных мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на предстоящий учебный год, обеспечение наглядными пособиями».
- «Проведение занятия на курсах повышения квалификации педагогических работников».

- «Оказание содействия в оборудовании уголков и школьных кабинетов безопасности дорожного движения, организации и проведении занятий на автоплощадках и в автогородках по обучению детей навыкам безопасного поведения на улицах и дорогах».
- «Участие в заседаниях совета органа управления образования, педагогических советов школ и других образовательных учреждений, в проведении занятий с классными руководителями, целевых родительских собраний по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма».

## **Повышение эффективности подготовки водителей**

Профессиональная надежность водителей ТС оказывает существенное влияние на уровень аварийности в стране. Статистика свидетельствует, что на долю аварий по вине водителей приходится более 80% всех ДТП. Преобладающее большинство ДТП с особо тяжкими последствиями происходит по вине водителей. Основными причинами ДТП являются превышение скорости (примерно 30% всех ДТП), управление автомобилем в состоянии опьянения (примерно 20%), выезд на полосу встречного движения (примерно 13%).

Ежегодно на российских дорогах в процесс дорожного движения включаются около двух миллионов водителей, окончивших соответствующие курсы подготовки. Показательно, что каждое четвертое ДТП совершается водителями со стажем управления до трех лет, из них 40% - водителями, управляющими ТС первый год.

Основными причинами подобной ситуации являются:

- допуск к управлению ТС водителей с недостаточным уровнем квалификации;
- несоразмерность ответственности неблагоприятным последствиям, которые может повлечь нарушение ПДД;
- отсутствие надлежащих условий труда и отдыха водителей;
- допуск на маршрут водителей в ненадлежащем психофизическом состоянии;
- отсутствие общественно значимых стереотипов транспортной культуры;
- отсутствие эффективных механизмов стимулирования водителя к соблюдению ПДД.

В России, как и в других странах, на молодых (не только по возрасту, но и по стажу вождения) водителей и мотоциклистов приходится непропорционально высокая доля всех ДТП. Проверка навыков и допуск к управлению транспортными средствами для этой категории водителей являются недостаточно эффективными.

Во многих странах введены системы поэтапной выдачи водительских прав, что в ряде случаев привело к значительному сокращению числа ДТП. В этих системах до получения полноценных прав надо пройти несколько ступеней, обычно налагающих на начинающих водителей ограничения, на-

пример, в плане езды в ночное время, разрешенного числа пассажиров, запрета вождения после употребления алкоголя в каком бы то ни было количестве. По мере накопления опыта новичками и взросления подростков эти ограничения снимаются и им предоставляются полноценные водительские права. Рассмотреть возможность применения подобной ступенчатой системы допуска к вождению автомобилей и мотоциклов рекомендует и Резолюция 48 ЕКМТ.

В России в настоящее время возраст, с которого допускается управление двухколесным моторным транспортным средством составляет 16 лет для мотоциклов и 14 лет для мопедов, то есть меньше, чем в странах с наилучшими показателями безопасности дорожного движения, и это положение, возможно, стоит пересмотреть. Хотя по сравнению с травматизмом среди пешеходов и пользователей легковыми автомобилями эта категория в России пока представляет существенно меньше проблем, она, как и во многих странах Европы, постоянно увеличивается с сопутствующим увеличением числа смертных случаев и травм, ведущих к инвалидности.

В ходе проведенных проверок установлено, что наиболее типичными нарушениями являются:

- несоблюдение часов практического обучения вождению в соответствии с учебным планом;
- в оснащении учебного процесса не хватает технических средств обучения, учебных и наглядных пособий, современных стендов и оборудования, приборов и деталей новых отечественных и импортных автомобилей; значительно устарела и сократилась тренажерная база;
- в неудовлетворительном состоянии находятся площадки для проведения первого этапа практического вождения (отсутствуют эстакады, твердое покрытие, разметки);
- учреждениями и организациями не проводятся предрейсовые медицинских осмотры;
- отсутствуют медицинские книжки с отметкой о прохождении преподавателями и мастерами (инструкторами) производственного обучения медицинского осмотра;
- преподаватели и мастера (инструкторы) по обучению вождению вовремя не проходят курсы повышения квалификации (переподготовки) с получением удостоверения, которые необходимо проходить один раз в пять лет. Многие из них не имеют специальной педагогической подготовки.

Повышение эффективности системы подготовки водителей требует:

- формирования новых требований к учебным организациям, независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющим подготовку и переподготовку водителей ТС, их учебно-материальной базе, преподавательскому составу;
- разработки и утверждения Типового положения об образовательном учреждении, осуществляющем подготовку и переподготовку водите-

лей ТС (согласно подпункту 5 статьи 12 Федерального закона «Об образовании»);

- закрепления компетенции органов исполнительной власти в части аттестации специалистов, осуществляющих процесс обучения водителей, и контроля за соответствием процесса подготовки водителей утвержденным образовательным стандартам и примерным учебным планам;
- разработки регламента прохождения аттестации специалистов, осуществляющих процесс обучения водителей;
- определения порядка приостановления (включая отзыв) действия лицензий образовательных организаций, осуществляющих подготовку водителей ТС, при получении от соответствующих органов представлений об имеющихся недостатках.
- разработки и внедрения передовых технологий подготовки водителей;
- пересмотра содержания теоретической подготовки кандидатов в водители, с предусмотренным увеличением объема практического вождения (разработка соответствующих нормативных правовых актов, а также непосредственно порядка подготовки и переподготовки водителей ТС).

### **Воздействие на правосознание участников дорожного движения**

Наряду с отсутствием общественно значимых стереотипов транспортной культуры важными причинами, влияющими на аварийность, являются: низкий уровень правосознания, правовой нигилизм, отсутствие адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП, безразличное отношение к возможным последствиям ДТП.

В настоящее время в регионах России функционирует ряд общественных и некоммерческих объединений, осуществляющих мероприятия по предупреждению ДТП. Однако следствием отсутствия государственной политики, направленной на поддержку общественных организаций, повышение их статуса, является низкая эффективность их деятельности, недостаточная информированность населения о деятельности данных организаций.

Таким образом, государственным приоритетом в осуществлении деятельности по предупреждению ДТП должно стать:

- формирование у населения стереотипов поведения на дороге, начиная с дошкольного возраста;
- активное вовлечение населения в процесс обеспечения БДД;
- формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками ГИБДД;

- воспитание дисциплинированности граждан, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения.

Деятельность по пропаганде должна осуществляться в соответствии с принципами научности, оперативности, конкретности, наступательности.

Научность пропаганды выражается в использовании достижений науки в деятельности ГИБДД по повышению информированности и культуры участников дорожного движения.

Оперативность пропаганды заключается в своевременности реагирования на изменение обстановки по обеспечению БДД.

Конкретность пропаганды выражает связь теории с практикой, нацеленность пропаганды на практические действия.

Наступательный характер пропаганды проявляется в формировании отрицательного общественного мнения к нарушителям Правил дорожного движения Российской Федерации, используя при этом все новое и передовое в работе по обеспечению БДД.

При проведении массовых мероприятий, направленных на профилактику БДД (смотров, конкурсов, рейдов, операций), основное внимание уделяется:

- разработке планов по их проведению;
- оповещению населения о целях и задачах мероприятий, ходе и результатах их проведения;
- разработке и изданию печатных материалов, информирующих о проводимых мероприятиях;
- проведению целевых профилактических пробегов;
- привлечению к активному участию в проведении массовых мероприятий заинтересованных государственных и общественных организаций и объединений.

При осуществлении деятельности по пропаганде подразделения используют следующие формы и методы:

- организация проведения в субъектах Российской Федерации автомотоброфобегов, конкурсов, выставок, викторин и других массовых профилактических мероприятий по БДД;
- организация издания и распространения брошюр, плакатов, листовок, памяток, рисунков и обращений к населению по БДД, деятельности ГИБДД;
- организация проведения конкурсов-смотров на лучшие издания, пропагандирующие БДД;
- участие в качестве консультантов и рецензентов изданий, кино-, видеопродукции, социальной рекламы, сценических постановок по БДД, а также содействие в организации дальнейшего их использования;
- использование возможностей СМИ, социальной рекламы, печатной и сувенирной продукции;
- организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством радиустановок (громкоговорящих установок) на

вокзалах, предприятиях, в общественном транспорте, крупных торговых центрах, а также в иных общественных местах;

- проведение лекций и бесед с различными категориями участников дорожного движения в организациях и общественных формированиях;
- принятие участия в организации и проведении конференций и методических семинаров по БДД;
- обобщение передового опыта работы и внедрение новых форм пропаганды БДД.

Мероприятия по совершенствованию системы пропаганды безопасности дорожного движения включают:

- формирование базы научно-методического обеспечения деятельности по пропаганде БДД;
- формирование у участников дорожного движения общественно значимых стереотипов поведения посредством планового проведения информационно-образовательных компаний с использованием СМИ (телевидения, радио, газет, специальных изданий) по разъяснению транспортных проблем современного городского движения и путей их решения;
- изучение и внедрение в практику российских СМИ опыта зарубежных стран и стран СНГ, имеющих положительный опыт в пропаганде культуры поведения на дороге, применению методов воздействия на сознание участников дорожного движения с целью формирования правилослушной мотивации и использования эффективных способов освещения проблем дорожного движения;
- организацию обучения представителей СМИ методам, формам и способам подачи информации по проблематике БДД.

В целом региональные и местные власти совместно с ГИБДД и СМИ являются исполнителем по функциям:

- «Анализ информации, размещенной в СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, подготовка ежедневных обзоров и аннотаций к критическим выступлениям с предложениями по решению затрагиваемых проблем и мерами, принятыми по критическим выступлениям».
- «Подготовка опровержений по недостоверной или искаженной информации по вопросам безопасности дорожного движения».
- «Выражение в СМИ официальной позиции руководства Госавтоинспекции и распространение информации о деятельности Госавтоинспекции, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения».
- «Подготовка ежедневных информационных материалов для СМИ об изменениях в организации, условиях дорожного движения, наличии препятствий, автомобильных заторов и других проблемах безопасности дорожного движения».

- «Привлечение представителей СМИ для осуществления информационного обеспечения мероприятий, организованных Госавтоинспекцией».
- «Организация и проведение совместно со СМИ тематических рейдов и различных акций».
- «Осуществление деловых контактов с редакциями СМИ, творческими объединениями и отдельными авторами, оказание им консультативной помощи в профилактике аварийности и правонарушений в области дорожного движения, правовой пропаганде».
- «Организация и проведение для представителей СМИ встреч, пресс-конференций, брифингов, «круглых столов», «прямых линий» с участием руководства Госавтоинспекции по наиболее актуальным вопросам деятельности».
- «Организация выступлений руководителей Госавтоинспекции в СМИ, как в плановом порядке, так и по запросам СМИ».
- «Консультация и обеспечение необходимыми информационными материалами представителей СМИ, освещающих проблемы безопасности дорожного движения».
- «Организация в СМИ специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов, отражения положительного опыта работы Госавтоинспекции».
- «Организация и проведение тематических конкурсов публикаций в СМИ, фотовыставок, телевизионных и радиопередач по безопасности дорожного движения и работе Госавтоинспекции».
- «Организация и проведение совместно с представителями СМИ репортажей с мест ДТП, улиц и дорог, автотранспортных предприятий, лечебных учреждений, залов судов».
- «Формирование постоянного состава журналистов, специализирующихся на подготовке материалов по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение с ними семинаров, привлечение их к участию в целевых профилактических мероприятиях».
- «Организация через СМИ ответов на вопросы по безопасности дорожного движения читателей и телерадиослушателей».

## **Реклама на транспортных средствах, наружная реклама**

К вопросам организации безопасности движения транспортных средств также следует отнести и порядок размещения рекламы на транспортных средствах, основные требования к размещению которой регламентированы нормами ФЗ от 13.03.2006 г. №38-ФЗ «О рекламе» (ст. 20).

Определение «транспортное средство» Закон «О рекламе» не раскрывает, соответственно, данное понятие следует заимствовать из Правил дорожного движения (ПДД), утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 г. №1090, которые рассматривают транспортное средство как устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей,

грузов или оборудования, установленного на нем. Закон «О рекламе» не конкретизирует виды транспортных средств, однако представляется возможным заключить, что понятие «транспортное средство» в рамках данного Закона не ограничивается только автотранспортным средством (ПДД). Под данное понятие попадает любое устройство, перевозящее людей и грузы — самолеты, вертолеты, речные и морские суда, шары воздушные и т.п. (Перечень средств транспорта определен в Общероссийском классификаторе основных фондов ОК 013-94, утвержденном Постановлением Госстандарта России от 26.12.1994 г. №359).

Чтобы разместить рекламу на транспортном средстве, необходимым условием является заключение договора между рекламодателем и собственником транспортного средства или уполномоченным им лицом либо с лицом, обладающим иным вещным правом на транспортное средство. Никакого согласования с каким-либо государственным органом исполнительной власти или местного самоуправления не требуется.

Общие требования к рекламе, предусмотренные п.3 ч.4 ст. 5 корреспондируют с ч.5 ст.20, устанавливающей, что реклама, размещенная на транспортных средствах, не должна создавать угрозу безопасности движения, в том числе ограничивать обзор управляющим транспортными средствами лицам и другим участникам движения, и должна соответствовать иным требованиям технических регламентов.

Требования размещения рекламы на транспортных средствах, а также порядок осуществления контроля за размещением рекламы на транспортных средствах, подлежащих регистрации в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, регламентируется Инструкцией МВД «О размещении и распространении наружной рекламы на транспортных средствах», утвержденной Приказом МВД РФ от 07.07.1998 г. №410.

Так, например, размещение рекламы на транспортных средствах ограничивается следующими местами:

- на крышах транспортных средств;
- на боковых поверхностях кузовов легковых автомобилей, микроавтобусов и автобусов — до линии окон;
- на боковых поверхностях кузовов (в том числе фургонов) грузовых (грузопассажирских) автомобилей (кроме автомобилей с наклонными белыми полосами на бортах), прицепов и полуприцепов к транспортным средствам;
- на топливных баках и крышках инструментальных ящиков мотоциклов (п.2 Инструкции).

Не допускается отводить под рекламу более чем 50% окрашенной поверхности кузова автомобиля или автобуса.

Контроль за соблюдением требований, предусмотренных Инструкцией, осуществляется подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения при регистрации (перерегистрации), проведе-

нии государственного технического осмотра транспортных средств и прицепов к ним, а также при контроле за дорожным движением.

Установка на транспортные средства рекламных щитов, табличек, световых табло относится к простейшим видам переоборудования, которые осуществляются без разработки проектной документации, но по согласованию с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД, ГУВД, УВД соответствующих субъектов Российской Федерации.

Следует учитывать, что в соответствии с ч.2 ст. 40 Закона «О рекламе» впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, действующих на территории Российской Федерации и регулирующих отношения в сфере рекламы, в соответствие с Законом «О рекламе» указанные законы и иные нормативные правовые акты применяются постольку, поскольку они не противоречат Федеральному закону.

Касательно соответствия рекламы техническим регламентам, то следует отметить, что ввиду отсутствия на настоящий момент технических регламентов, применение государственных и межгосударственных стандартов осуществляется в добровольном порядке, за исключением обязательных требований, обеспечивающих достижение целей законодательства Российской Федерации о техническом регулировании (ст. 46 ФЗ «О техническом регулировании»).

Запрещается размещение рекламы на транспортных средствах:

- специальных и оперативных служб с предусмотренной требованиями технического регламента определенной цветографической окраской;
- оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;
- федеральной почтовой связи, на боковых поверхностях которых расположены по диагонали белые полосы на синем фоне;
- предназначенных для перевозки опасных грузов.

С 1 января 2007 года вступил запрет на использование транспортных средств исключительно или преимущественно в качестве передвижных рекламных конструкций (мобильные билборды) (ч.2 ст. 20; ч.2 ст. 39). Данный запрет обоснован и абсолютно оправдан, потому что движущиеся по дорогам стройными рядами дивизии ГАЗ-3302 «Газель», рекламирующих показ фильмов, напитки, магазины и т.п., затрудняют движение, создают угрозу безопасности движения.

Что касается требований, предъявляемых к наружной рекламе, то ее распространение на знаке дорожного движения, его опоре или любом ином приспособлении, предназначенном для регулирования дорожного движения, не допускается (ФЗ от 13.03.2006 г. №38-ФЗ «О рекламе» (ст.19).

Требования к техническим средствам размещения наружной рекламы, способам их установки, обеспечивающим безопасность участников дорожного движения и населения установлены в ГОСТ Р 52044-2003 «Наружная

реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений. Общие технические требования к средствам наружной рекламы. Правила размещения».

В соответствии с пунктом 1 статьи 46 Федерального закона от 27.12.2002 г. №184-ФЗ «О техническом регулировании» со дня вступления в силу Федерального закона впредь до вступления в силу соответствующих технических регламентов требования к продукции, процессам производства, эксплуатации, хранению, перевозке, реализации и утилизации, установленные нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными документами федеральных органов исполнительной власти, подлежат обязательному исполнению только в части, соответствующей целям, в том числе защиты жизни или здоровья граждан.

Таким образом, при соответствии указанным целям ранее принятые в пределах компетенции соответствующего органа государственной власти, обязательные нормы в области безопасности дорожного движения сохраняют свою силу до принятия технического регламента и подлежат применению.

В настоящее время соответствующий технический регламент, предусмотренный Федеральным законом «О техническом регулировании», который должен заменить ГОСТ Р 52044-2003 не был принят, а заявленным к согласованию местом размещения рекламной конструкции является участок вдоль автомобильных дорог на их пересечении, применение требований указанного стандарта в рассматриваемом случае является обязательным, поскольку направлено на обеспечение безопасности дорожного движения, то есть в целях охраны жизни и здоровья граждан.

В силу пунктов 6.1 и 6.2 ГОСТа Р 52044-2003 не допускается размещение средств наружной рекламы на пересечениях автомобильных дорог, а также на расстоянии менее 50 метров от них; на расстоянии менее пяти метров от бордюрного камня автомобильной дороги; на высоте менее 4,5 метра от уровня поверхности участка, на котором расположено средство размещения рекламы.

В Москве, например, действуют Правила размещения средств наружной рекламы и информации в г. Москве, утвержденные постановлением Правительства Москвы от 22.01.2002 г. №41-ПП «О перспективах развития и правилах размещения средств наружной рекламы, информации и оформления города», устанавливающие порядок и требования к проектированию средств наружной рекламы и информации, определению и согласованию мест их размещения, технической экспертизе, размещению (установка, монтаж, нанесение), эксплуатации и демонтажу средств наружной рекламы и информации, а также порядок контроля за соблюдением этих требований. Правила разработаны на основании Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федерального закона «О рекламе» и иных нормативных актов Российской Федерации, законов города Москвы, распоряжений Мэра и постановлений Правительства Москвы, других нормативных

правовых документов, определяющих требования к средствам наружной рекламы и информации.

Установка рекламной конструкции допускается при наличии разрешения на установку рекламной конструкции, которое выдается на основании заявления одного из трех лиц: 1. собственника; 2. иного законного владельца соответствующего недвижимого имущества; 3. владельца рекламной конструкции.

В силу приказа МВД РФ от 08.06.1999 г. №150 «О совершенствовании нормативно-правового регулирования службы дорожной инспекции и организации движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ» осуществляет согласование разрешений на распространение наружной рекламы и размещение иных объектов в пределах дорог и улиц, а также в полосе отвода и придорожной зоне дорог служба дорожной инспекции и организации движения (ДИиОД).

## Применение Интернет-технологий

**Цели применения Интернет-технологий.** Как и любая задача управления, процесс обеспечения БДД требует непрерывного контроля и наличия обратной связи. Новейшие технологии массового доступа к информации позволяют значительно расширить аудиторию получателей информации о состоянии безопасности дорожного движения.

Одним из наиболее популярных и общепризнанных средств массового доступа к информации является Интернет. Специальным образом сконструированный интернет-портал, имеющий соответствующее информационное наполнение, может дать доступ к информации тысячам специалистов, находящимся в любой точке страны. Помимо аудитории специалистов, информационные ресурсы портала должны быть предоставлены в распоряжение общественности как посредством участия в деятельности по ОБДД общественных организаций, так и непосредственно конкретным физическим лицам.

Наиболее распространенное определение интернет портала приведено на **ru.wikipedia.org**: интернет-портал (portal от лат. porta — ворота) — веб-сайт, предоставляющий пользователю Интернета различные интерактивные сервисы, работающие в рамках одного веб-сайта, такие как почта, поиск, погода, новости, форумы, обсуждения, голосования и т. д.

Главной целью создания интернет-портала по ПБДД является формирование единого информационного пространства для повышения эффективности деятельности органов исполнительной власти разных уровней, а также общественных объединений и юридических лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Исходя из такой формулировки цели основными функциями портала должны быть:

- анализ уровня БДД во взаимосвязи с социально — экономическим положением регионов;
- оценка и прогнозирование достижимости поставленных программных целей;
- осуществление мониторинга, анализа, оценки деятельности каждого субъекта управления ОБДД (ГИБДД, МЧС, Минздрав (Росздрав), Минтранс и др.) в рамках мероприятий по повышению БДД на федеральном, региональном и местном уровне;
- проведение анализа результативности выполняемых на территории регионов мероприятий;
- оперативное отслеживание и контролирование объемов финансирования мероприятий, осуществление расчетов необходимых финансовых и других ресурсов для достижения поставленных целей, обоснование необходимости корректировки программ с учетом меняющейся обстановки;
- обеспечение регламентированного удаленного доступа к информации о состоянии БДД в каждом регионе, о мониторинге и аналитике в сфере ОБДД, о достижимости программных целей и ходе реализации федеральных и региональных программных мероприятий, направленных на снижение аварийности.

**Пользователи.** Основными участниками деятельности по ОБДД на федеральном уровне и, соответственно, пользователями портала являются:

- контролирующие федеральные органы исполнительной власти (Министерство экономического развития Российской Федерации; Министерство образования и науки Российской Федерации; Министерство финансов Российской Федерации);
- государственный заказчик-координатор ФЦП «ПБДД» (Министерство внутренних дел Российской Федерации);
- государственные заказчики ФЦП «ПБДД» (Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий; Федеральное агентство по здравоохранению и социальному развитию; Федеральное агентство по образованию; Федеральное дорожное агентство);
- исполнители мероприятий по ОБДД.

На региональном уровне разрабатываются и реализуются региональные программы ПБДД, которые управляются органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации. Поэтому в них должны создаваться аналогичные порталы регионального уровня, отражающие деятельность по ОБДД на региональном уровне.

Роль общественных организаций в реализации мероприятий по ОБДД включает:

- мониторинг хода реализации программы, обеспечение публичности результатов, хода исполнения мероприятий, повышение уровня открытости Программы в целом;

- непосредственное участие в мероприятиях Программы, формирование общественного мнения в сфере ПДД, информирование граждан в рамках программных мероприятий.

Общественные организации также могут создавать свои порталы по ОБДД.

С точки зрения граждан — пользователей системы, портал ОБДД призван обеспечивать возможность гарантированного и не дискриминирующего доступа к имеющимся услугам (сервисам). В связи с этим рекомендуется дополнительно использовать классификацию уровней взаимодействия, предложенную в методике ООН «United Nations e-Gov web measure survey»:

<b>УРОВНИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ</b>	<b>Описание ДОСТУПА</b>
Начальное присутствие на портале (гость)	Каталог ссылок на министерства, на республиканские неправительственные организации, на законодательные и судебные органы власти, органы местного самоуправления.
Расширенное присутствие с регистрацией пользователя	Архивы (законы, постановления правительства), текущая информация (доклады, сообщения, публикации), базы данных (статистика) в прямом доступе, новости и события, наличие возможности поиска, возможность копирования файлов, карта сайта, наличие помощи пользователям, даты модификации, наличие служб «одного окна».
Интерактивное присутствие с идентификацией пользователя	Возможность распечатки бланков, возможность сетевого заполнения и отправки бланков, наличие информации о госслужащих (телефоны, email), возможность проигрывать мультимедийные (аудио и видео) файлы. Возможность безопасного соединения (SSL). Возможность использования цифровой (электронной) подписи. Возможность проведения транзакций сервисов. Возможность оплаты общественных услуг, штрафов за нарушение ПДД, налогов, почтовых услуг, расчетов кредитной (дебетовой) карточкой. Онлайн заявка на заключение государственного контракта.
Сетевое присутствие для специалистов	Наличие форм для веб-комментариев, наличие информации о сроках ответов на запросы по электронной почте, наличие календаря мероприятий правительства. Наличие сервисов проведения опросов, социологических исследований. Наличие службы онлайн консультаций. Наличие целевого дискуссионного форума. Наличие обратной связи по вопросам политики и деятельности ведомства. Наличие декларации и политического заявления, поощряющих участие граждан в формировании и обсуждении политики и действий ведомства. Возможность получения информации с помощью почтовых рассылок.

Таким образом, под термином «создание портала ОБДД» следует понимать разработку и внедрение серии ведомственных, корпоративных и территориальных порталов, которые обеспечивают:

- информационный обмен органов власти разных уровней, осуществляющих формирование и реализацию целевых программ в сфере повышения безопасности дорожного движения;
- формирование статистической отчетности о ходе реализации программных мероприятий;
- информирование специалистов и общественности о ходе реализации программных мероприятий;
- мониторинг программных мероприятий.

**Содержание информации.** Портал должен содержать два типа данных: формализованные данные и данные произвольного типа.

Основной идеей централизованного хранилища формализованных данных является создание единого для всех пользователей непротиворечивого информационного поля. Хранилище аккумулирует данные из многих источников: территориальных подразделений ГИБДД, Росстата, ФНС, Минфина, Росавтодора, Рособразования, страховых компаний и т.д. К основным функциям централизованного хранилища относятся:

- преобразование разнородных данных из различных источников к единому формату;
- проверка логической корректности и полноты вводимой информации;
- контроль за выполнением регламента поступления вводимой информации;
- хранение текущих и исторических данных.

Централизованное хранилище формализованных данных позволяет видеть и сопоставлять основные результаты деятельности по ОБДД. Вместе с тем необходимо отметить, что составляемая отчетность и аналитические материалы зачастую мало адаптированы к решению таких задач, как взаимодействие с общественностью, поддержка принятия решений, координация действий и оперативное информирование о ходе реализации программных мероприятий в рамках ведомств, участвующих в формировании, управлении, реализации и мониторинге программных мероприятий и т.д. Пользователи должны видеть всю картину состояния ОБДД. Именно поэтому система должна обеспечивать доступ ко всем внутренним и необходимым внешним данным.

Поэтому основу информационного наполнения порталов ОБДД должны составлять также аналитические материалы, обзоры и комментарии экспертов, в том числе независимых, составленные на основе сведений о ходе реализации программных мероприятий. Одним из ключевых направлений информационного наполнения должна стать публикация сведений о мероприятиях региональных и ведомственных целевых программ, соглашениях о сотрудничестве, подписанных с субъектами РФ, некоммерческими общественными организациями, негосударственными коммерческими организациями, результатов социологических исследований, сведений о размещении средств фото- и видеofиксации, публикация перечня объек-

тов здравоохранения, образования в сфере ОБДД, общественных объединений, дорожных организаций, страховых компаний и т.д.

**Принципы создания портала.** Основными принципами создания портала «Безопасность дорожного движения» являются:

- актуальность использования функциональности и заинтересованность в функциональном развитии Портала для всех субъектов управления ОБДД;
- обеспечение доступа к социально-значимой информации Портала всех заинтересованных пользователей, в соответствии с правами доступа к информации, как из числа сотрудников органов государственного управления всех уровней, так и граждан;
- обеспечение распределенной работы пользователей, находящихся на территориально разобщенных объектах, в единой информационной среде с использованием Web-доступа к информации;
- формирование единого информационного пространства за счет его базовых элементов;
- обеспечение эволюционного развития и внедрения информационной системы и ее компонент: должно быть обеспечено поэтапное наращивание как производительности, так и функционального состава Портала «БДД»;
- наличие квалифицированного персонала в области развития и эксплуатации информационной системы и ее компонент;
- обеспечение устойчивости и высокой производительности Системы в режиме промышленной эксплуатации программно-аппаратного комплекса;
- обеспечение информационной безопасности Портала — выработка комплекса организационных, технических и программных мероприятий по защите информации и разграничению доступа в соответствии с нормативными руководящими документами.

Перспективной технологией реализации Портала должна стать сервис-ориентированная архитектура (SOA).

При создании портала требуется ориентироваться на типовые унифицированные решения и их последующее тиражирование на потенциальные объекты автоматизации.

Должна быть обеспечена возможность интеграции портала БДД с внешними источниками информации и информационными системами.

Система должна соответствовать юридическим и технологическим требованиям электронного государства.

Все интерфейсы программного обмена данными должны быть публичными. Посредством интерфейсов программного обмена данными программное обеспечение портала должно работать с внешними системами, написанными на разных средствах разработки, в фоновом или оперативном режиме, с сохранением целостности данных и ведением единой нормативно-справочной базы.

## Комплексная программа применения технологий ГЛОНАСС в автотранспортном комплексе

Региональная навигационная информационная система на базе технологий ГЛОНАСС (далее РНИС ГЛОНАСС) должна соответствовать нескольким основополагающим условиям, определяющим возможный состав мероприятий программы:

а) реализация стратегических направлений социально-экономического развития Российской Федерации, включающих повышение качества жизни населения, обеспечение высоких темпов устойчивого экономического роста, создание потенциала для будущего развития и укрепления национальной безопасности страны;

б) максимально полное использование имеющегося потенциала действующих структур управления, материально-технической, организационной и правовой базы действующих автоматизированных систем;

в) возможность использования различных источников и механизмов финансирования мероприятий Программы и выполнения их в объемах и в сроки с учетом конкретных условий;

г) выработка и соблюдение единых технических и организационных решений, необходимых для взаимодействия различных систем между собой, при сохранении возможностей выбора аппаратно-программных реализаций прикладных функций и сервисов.

С учетом данных условий можно определить, что цель формирования программы работ по созданию региональной навигационно-информационной системы на базе технологий ГЛОНАСС заключается в **выработке и применении единых технических и организационных решений по использованию технологий ГЛОНАСС для повышения эффективности функционирования существующих и вновь создаваемых автоматизированных управляющих и информационных систем на автотранспортном комплексе.**

В ходе разработки и реализации Программы в соответствии с данной целью должны быть решены следующие задачи:

1) разработка в количественном виде целевых установок Программы исходя из приоритетов социально-экономического и градостроительного развития региона, имея в виду снижение транспортных издержек в экономике, улучшение транспортной доступности, повышение безопасности работы транспортного комплекса региона;

2) согласование интересов и объединение усилий населения, государства и бизнеса в развитии транспортного комплекса региона;

3) обеспечение единых подходов к правовому и информационному обеспечению, государственному регулированию транспортного комплекса;

4) стимулирование внедрения новых технологий для роста производительности транспортного комплекса, повышения эффективности использования ресурсов и снижения нагрузки на окружающую среду;

5) обеспечение эффективного взаимодействия различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры на основе единых технических и информационных стандартов и технологий;

6) реализация мероприятий Программы за счет объединения государственных и частных ресурсов, концентрация их на приоритетных инвестиционных проектах региона;

7) создание процедуры распределения ответственности за исполнение мероприятий Программы между органами государственного управления, стратегическими партнерами и конкретными исполнителями;

8) ориентация на кумулятивный эффект от реализации мероприятий Программы за счет их территориального сосредоточения и координации по ресурсам, срокам и исполнителям;

9) обеспечение гласности процедуры формирования Программы, ее широкое обсуждение и общественная экспертиза, предоставление объективной информации гражданам о ходе работ по ее реализации;

10) постоянный мониторинг реализации Программы и корректировка ее мероприятий.

Реализация перечисленных задач при формировании Программы направлена на комплексное развитие транспортной отрасли, повышение эффективности использования городских и областных территорий, стимулирование деловой и инвестиционной активности, повышение окупаемости инвестиционных проектов и снижение рисков, максимизацию социально-экономических и экологических эффектов.

Программа работ по использованию технологий ГЛОНАСС в автотранспортном комплексе области должна основываться на ряде концептуальных положений, определяющих роль и место технологий ГЛОНАСС в развитии и в функционировании автотранспортного комплекса:

- общая характеристика существующего уровня развития транспортного комплекса региона, основных проблем его функционирования, особенно в сфере пассажирских и грузовых перевозок и на стыках работы различных видов транспорта;
- оценка состояния транспортной инфраструктуры, определение потребности в ее развитии на основе прогноза спроса на транспортные услуги и интенсивности движения транспорта в регионе;
- анализ существующих механизмов управления в автотранспортном комплексе, в том числе структуры и функций автоматизированных управляющих и информационных систем.

Основные направления деятельности по развитию механизмов управления в автотранспортном комплексе должны предусматривать реализацию мероприятий организационно-управленческого, финансово-экономического, архитектурно-градостроительного, научно-технического, законодательного, информационного, социального, учебного и воспитательно-просветительского характера:

- обоснование путей и механизмов достижения требуемых свойств транспортной системы, выбор приоритетных направлений развития и отдельных мероприятий программы в условиях ограниченного финансирования;
- разработка стандартов качества и безопасности транспортного обслуживания, целевых показателей для оценки состояния транспортной системы и прогнозных оценок для значений этих показателей;
- совершенствование механизмов финансирования мероприятий по развитию транспортной отрасли, включая подготовку предложений по внесению изменений в налоговое законодательство, по созданию специализированных фондов, по привлечению частных инвестиций и др.;
- обеспечение транспортного баланса грузовых и пассажирских перевозок различными видами транспорта (метрополитен, железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный транспорт) с учетом межрегиональной и международной интеграции;
- влияние мероприятий по развитию улично-дорожной сети на достижение целевых показателей функционирования транспортной системы (включая увеличение объемов гаражного строительства и временных парковок);
- совершенствование организации и технологии взаимодействия органов управления города Москвы, Московской и других центральных областей при решении проблем планирования и управления в Московском транспортном узле;
- переход к активному управлению спросом на пассажирские и грузовые перевозки экономическими, административными, градостроительными, организационными, информационными и др. методами.
- создание систем, механизмов и технологий нового поколения для мониторинга, анализа и прогнозирования потребностей в пассажирских и грузовых перевозках;
- формирование оптимальной маршрутной сети пассажирских перевозок различными видами транспорта (автобус, троллейбус, трамвай, такси и другие) на основе социальных стандартов транспортного обслуживания населения, сокращение длительности поездок, повышение частоты и регулярности движения, повышение комфортности;
- организация приоритетного движения наземного общественного транспорта по улично-дорожной сети, создание выделенных полос, регулирование движения по полосам, обеспечение приоритетов при маневрировании в конечных пунктах маршрутов;
- реализация федеральной и региональной программ повышения безопасности дорожного движения, повышение ответственности и дисциплины участников дорожного движения, повышение безопасности пешеходов, создание действенной системы гражданского контроля за соблюдением Правил дорожного движения;

- создание интегрированного комплекса автоматизированных систем с применением информационных технологий для управления развитием и функционированием транспортной системы города, включая внедрение современных систем управления дорожным движением с использованием методов и средств интеллектуальных транспортных систем, навигационных и телекоммуникационных технологий.

Одной из таких технологий является применение системы глобального позиционирования ГЛОНАСС.

Из определенной законодательством совокупности общественных отношений, возникающих в процессе дорожного движения, в качестве целей использования технологий ГЛОНАСС выделяются:

- повышение безопасности дорожного движения, сокращение смертности и травматизма;
- снижение транспортных издержек;
- улучшение экологической ситуации;
- снижение криминальных рисков;
- развитие отечественных инновационных технологий.

Достижение целей использования технологий ГЛОНАСС обеспечивается за счет:

- сокращения смертности и травматизма на дорогах Российской Федерации при повышении оперативности реагирования на ДТП;
- обеспечения беспрепятственного движения спецтранспорта к месту ДТП или криминальной ситуации;
- оперативного, полного и достоверного доведения информации до специальных служб при возникновении криминальных или чрезвычайных ситуаций на транспорте;
- информирования водителей о нарушении им правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства;
- информирования водителей о текущем состоянии и краткосрочном прогнозе состояния дорожного полотна;
- обеспечения автоматической фиксации фактов нарушения правил дорожного движения для выявления и наказания виновных лиц;
- повышения внимания водителей, обусловленного снижением усталости водителей;
- создания условий для сокращения времени проезда населения всеми видами наземного транспорта;
- увеличения пропускной способности дорог города за счет регулирования транспортных потоков;
- получения возможности выбора пассажиром оптимального маршрута движения общественным транспортом от начальной до конечной точки с учетом маршрутов и расписаний движения всех видов общественного транспорта, а также дорожной ситуации и транспортных потоков;

- оптимизации маршрута движения транспортных средств с учетом актуального состояния организации дорожного движения и состояния транспортных потоков;
- создания условий для своевременного и достоверного контроля выполнения заказов на осуществление транспортной работы предприятиями, осуществляющими пассажирские перевозки, уборку улиц, вывоз твердых и жидких бытовых отходов, контроля расхода топлива, снижения страховых рисков, увеличения оборачиваемости ТС, снижения доли эксплуатационных издержек.

Многогранность возможных применений ГЛОНАСС в автотранспортном комплексе с одной стороны, и наличие уже действующих систем, в которых возможно применение этих технологий, с другой стороны, определяют необходимость разработки и реализации ряда целевых и координационных программ по этой проблеме.

Структура системы и состав Программы работ по формированию системы определяются потенциальными пользователями системы, имеющими свои специфические требования. Возможный перечень таких пользователей приведен в следующей таблице:

№ п/п	Тип пользователя	Описание требований	Нормативно-правовая база
1	Должностные лица органов исполнительной власти, курирующие транспортную отрасль и вопросы безопасности	Возможность контроля транспортной ситуации в регионе (городе). Возможность контроля выполнения контрактов, связанных с использованием транспорта различного функционального назначения. Возможность контроля состояния критически важных, потенциально опасных и социально значимых объектов. Возможность контроля ликвидации последствий нештатных и аварийных ситуаций. Формирование отчетности по основным показателям, характеризующим состояние транспортного комплекса региона.	Положения об органах исполнительной власти (например, Положение о Министерстве транспорта субъекта РФ). Регламенты и перечни оказываемых услуг органов исполнительной власти. Должностные инструкции.
2	Диспетчерские службы предприятий, действующих в транспортной сфере	Возможность контроля выполнения муниципальных контрактов предприятия, связанных с использованием транспорта. Информационная поддержка принятия решений по оптимизации использования транспортного парка предприятия. Планирование, мониторинг и диспетчерское управление транспортом предприятия. Формирование отчетности по основным показателям, характеризующим состояние транспортного парка предприятия. Возможность выявления нецелевого использования транспортных средств на предприятии.	Действующее законодательство (правила дорожного движения, регламенты, установленные Ространснадзором, и т.д.). Требования государственных (муниципальных) контрактов. Устав предприятия. Положение о диспетчерской службе (либо должностная инструкция диспетчера). Правила перевозки пассажиров и грузов.

№ п/п	Тип пользователя	Описание требований	Нормативно-правовая база
3	Диспетчерские службы организаций, осуществляющих эксплуатацию критически важных, потенциально опасных и социально значимых объектов	Мониторинг состояния эксплуатируемых объектов. Предупреждение нештатных ситуаций. Регистрация аварийных ситуаций и информационная поддержка принятия решений по ликвидации последствий. Информационное взаимодействие со службами экстренного реагирования	Действующее законодательство. Устав предприятия. Документы, регламентирующие порядок обеспечения безопасности.
4	Диспетчерские службы (службы экстренного реагирования)	Планирование, мониторинг и диспетчерское управление ведомственным (отраслевым) транспортом. Возможность автоматической регистрации возникновения нештатных и аварийных ситуаций на транспорте, критически важных, потенциально опасных и социально значимых объектах. Информационное взаимодействие с иными отраслевыми (ведомственными) службами в рамках устранения последствий нештатных и аварийных ситуаций.	Действующее законодательство (в т.ч. из п. 1 данной таблицы). Положения о службах экстренного реагирования Правила перевозки пассажиров и грузов. Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 г. №112 «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электротранспортом».
5	Водители транспортных средств	Минимизация транспортных задержек. Поддержание УДС в функциональном состоянии в любых метеорологических условиях. Актуальное и достоверное информационное обеспечение: о загруженности дорожной сети (средней скорости движения); о состоянии метеорологической обстановки (возможности обледенения дорожного полотна); о возникновении затруднений в движении на конкретном направлении (ДТП, дорожные работы), рекомендованные направления движения; расчетное (прогнозное) время проезда до определенного места (центра притяжения); информирование о наличие парковочных мест по ходу движения. Возможность расчета персонального маршрута по определенному критерию оптимальности. Повышение оперативности действий служб экстренного реагирования в случае возникновения нештатных и аварийных ситуаций на транспорте.	Действующее законодательство (правила дорожного движения, регламенты, установленные Ространснадзором, и т.д.). Требования государственных (муниципальных) контрактов (в части соблюдения расписания и маршрута движения ТС). Правила перевозки, устанавливаемые лицензией на право перевозки, государственным (муниципальным) контрактом, нормативными актами. Устав предприятия. Должностная инструкция.

№ п/п	Тип пользователя	Описание требований	Нормативно-правовая база
6	Пассажиры	<p>Информирование о маршрутах и графике движения ГНПТ: через СМИ, интернет, мобильный телефон, информационные табло на остановочных пунктах.</p> <p>Предоставление информации о прибытии ТС на остановочный пункт (с использованием информационных табло на остановочных пунктах и внутри салонов ТС).</p> <p>Возможность расчета персонального маршрута по определенному критерию оптимальности (возможно с использованием нескольких видов транспорта).</p> <p>Оборудование остановочных пунктов в соответствии с требованиями Департамента социальной защиты населения.</p>	<p>Правила перевозки пассажиров и грузов.</p> <p>Правила дорожного движения.</p>
7	Пешеходы	<p>Оборудование пешеходных переходов в соответствии с требованиями Департамента социальной защиты населения: ТВП (табло пешеходное вызывное) на всех пешеходных светофорах; оборудование пандусами участков тротуара перед пешеходным переходом для маломобильных граждан; оборудование тактильными плитами препятствий, находящихся на тротуаре (светофорная колонка, подземный переход, подход к наземному пешеходному переходу и т.п.); оборудование светофоров звуковыми устройствами для пешеходов; оборудование пешеходных ограждений вдоль проезжей части на подходах к перекрестку.</p> <p>Реализация выделенной фазы для перехода перекрестка пешеходами; оснащение перекрестков пешеходными светофорами.</p>	<p>Правила дорожного движения.</p>

В совокупности с требованиями о применении типовых технических и организационных решений при формировании РНИС ГЛОНАСС данный перечень пользователей фактически предопределяет, что должна быть разработана и принята к реализации совокупность Программ разной направленности:

- создание, модернизация и развитие автоматизированных систем управления автотранспортных предприятий, фирм и компаний различных форм собственности, осуществляющих эксплуатацию автомобильного транспорта;
- создание, модернизация и развитие городских автоматизированных управляющих и информационных систем;
- создание, модернизация и развитие региональных и ведомственных территориально-распределенных управляющих и информационных систем в сфере автомобильного транспорта;

- разработка и апробация типовых технических и организационных решений по формированию РНИС ГЛОНАСС.

### **Требования к мероприятиям на автотранспортных предприятиях**

Под автотранспортным предприятием (АТП) в рамках программы понимается любое предприятие, организация, фирма или компания независимо от формы собственности, которая осуществляет эксплуатацию транспортных средств.

Основная цель разработки АСУ АТП — повышение эффективности работы подвижного состава путем централизации функции планирования перевозок и оперативного управления транспортным процессом. Повышение эффективности использования подвижного состава и снижение затрат на перевозки в данной подсистеме предусматриваются за счет минимизации потерь рабочего времени по организационным причинам, уменьшения удельного веса порожних пробегов и величины сверхнормативных простоев автомобилей под погрузочно-разгрузочными операциями, повышения коэффициента использования грузоподъемности транспортных средств и сокращения расстойаний перевозок за счет оптимизации маршрутов.

Применение систем слежения для спутникового мониторинга автотранспорта, позволяет точно знать местоположение транспорта, более точно планировать маршруты передвижения, заранее подготавливать операции погрузки и разгрузки, сократить несанкционированные простои. Практика показывает, что применение систем слежения за транспортом на предприятии позволяет повысить эффективность использования транспортных средств от 10% до 40%.

Основной технологией автоматизированного управления на уровне АТП, в которой применение ГЛОНАСС приносит существенный результат, является автоматизированное диспетчерское управление.

В состав автоматизированных функций диспетчерского управления входят:

- непрерывный автоматический сбор навигационной информации о местоположении транспортных средств с помощью бортовых спутниковых навигационных приемников;
- автоматическое обнаружение и формирование в «горячих окнах» диспетчерской программы информации обо всех отклонениях в работе транспортных средств от запланированных параметров транспортного процесса (нарушения графиков движения, уход с запланированного маршрута, отказы оборудования);
- проведение управляющих воздействий диспетчера по регулированию транспортных процессов (изменение интервалов движения, переключения на другой маршрут, изменение режимов движения, оформление сходов по причинам и восстановление контроля движения, изменение наряда, и т.д.);
- обеспечение речевой связи диспетчера с водителями транспортных средств. Запись в компьютерную базу данных переговоров в эфире

и воспроизведение переговоров по запросу за любой прошедший период времени;

- визуальное отображение местоположения транспортных средств на видеограмме города, региона или на схеме маршрута движения в реальном масштабе времени. Запись информации о движении транспортных средств в компьютерную базу данных и воспроизведение по запросу записанного движения транспортных средств за любой прошедший период времени с визуальным отображением на электронной видеограмме;
- информирование пассажиров путем вывода информации о движении транспортных средств на остановочные табло в реальном масштабе времени, в сети Интернет, на сотовые телефоны, коммуникаторы, путем получения справок по телефону в Call-центрах;
- автоматизированное определение мест возникновения дорожно-транспортных происшествий, чрезвычайных и критических ситуаций, эффективная организация мобилизационных мероприятий с визуализацией на электронной карте местоположения и движения отдельных автомобилей или групп транспортных средств.

Проведенные опросы показывают, что использование современных систем позиционирования для транспорта экономически оправданно уже при перевозках на сумму от \$5 тыс. в месяц. Экономический эффект от применения технологий ГЛОНАСС в крупных компаниях, выполняющих тысячи доставок в день, многократно превышает издержки на ее приобретение, внедрение и сервисную поддержку.

Построение комплексной системы управления транспортом позволяет не только решить локальную задачу сокращения цикла «заказ-поставка», но и создать в целом положительный имидж компании в глазах клиента благодаря четкому выполнению принятых обязательств по срокам выполнения заказа, снижению до минимума риска срыва доставки и возможности создания гибкой системы обратной связи.

### **Требования к мероприятиям в городских системах**

Имеется 3 группы систем, применение технологий ГЛОНАСС в которых позволяет достичь качественного изменения в эффективности управления:

- автоматизированные системы управления дорожным движением с поэтапным формированием на их основе Интеллектуальных транспортных систем;
- автоматизированные информационные системы «Безопасный город»;
- автоматизированные системы управления городским пассажирским транспортом.

Результатом функционирования таких систем является: сокращение затрат времени на передвижения на всех видах транспорта, повышение комфортности поездок, снижение себестоимости эксплуатации транспортных

средств, рост безопасности дорожного движения и уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду, повышение устойчивости функционирования транспортной инфраструктуры.

Срок окупаемости вложений во внедрение технологий ГЛОНАСС по данным многочисленных исследований, проведенных в странах Западной Европы на примере систем с внедрением GPS, не превышает 1,5-2,5 лет.

**Автоматизированные системы управления дорожным движением** (АСУ ДД) в том или ином объеме созданы и эксплуатируются во многих городах Московской области. Сложившаяся схема управления, функционирующая на основе предварительно составляемых программ работы светофоров, ориентирована на «лечение», а не предупреждение заторовых ситуаций и в условиях перегрузки улично-дорожной сети часто сама порождает появление «ударных» волн и зон заторов. Превышение проектной пропускной способности всего на 20-30% снижает реальную пропускную способность в 2-3 раза – вплоть до полной остановки транспортного потока. При этом вернуться к свободному движению возможно лишь после того, как «спрос» станет явно ниже реальной пропускной способности, что и порождает многочасовые заторы.

Эффективное управление дорожным движением должно обеспечивать равномерную загрузку транспортной сети на грани ее пропускной способности, не допуская перегрузки уязвимых зон, а также прогнозировать развитие транспортной обстановки, иметь возможность блокировать поток в местах, не имеющих стратегического значения для состояния дорожного движения в городе.

Эти требования порождают необходимость глубокой модернизации действующих систем, а именно:

- увеличения количества светофорных объектов и детекторов транспорта в системе, что позволит обнаруживать заторы в реальном масштабе времени и эффективно перераспределять транспортные потоки;
- наращивания функциональных возможностей системы, позволяющих накапливать опыт успешных действий операторов и формализовать этот опыт в алгоритмах функционирования;
- выполнения в реальном масштабе времени функций прогноза «спроса на движение» и распространения обнаруженных заторов.

Модернизация системы в рамках идеологии построения ИТС позволит более полно использовать и умножать возможности, заложенные в архитектуру и техническое оснащение всех действующих систем.

В настоящее время *Интеллектуальная транспортная система определяется как комплекс взаимоувязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления дорожным движением, мониторинга и управления работой всех видов транспорта (индивидуального, общественного, грузового), информирования граждан и организаций об организации транспортного обслуживания на территории города.*

Целью создания ИТС является расширение возможностей общегородской системы автоматизированного управления дорожным движением по удовлетворению возрастающего спроса на пассажирские и грузовые перевозки на всех видах транспорта (личный, грузовой, общественный, внеуличный), по обеспечению безопасности перевозок за счет:

- увеличения пропускной способности городской улично-дорожной сети;
- моделирования и оценки влияния на транспортную систему города строительства новых и модернизации существующих транспортных объектов, объектов жилищного и делового строительства, схем организации дорожного движения, а также чрезвычайных ситуаций;
- предоставления руководителям государственного управления города всех уровней необходимой информации для принятия оперативных и стратегических решений в сфере транспорта;
- оптимизации работы дорожных служб, повышения эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия;
- повышения информированности участников дорожного движения;
- роста инвестиционной привлекательности города за счет автоматизации транспортных перевозок и развития транспортной инфраструктуры.

Общепринятой структуры ИТС в Российской Федерации не разработано. Схемы ИТС по своему исполнению могут видоизменяться в зависимости от организационных особенностей региона, либо в зависимости от восприятия действующими субъектами. Но это зависит от специфики реализации тех или иных сервисов или сервисных групп, осуществляемой в функционально различных (хотя часто взаимосвязанных) областях применения. Сами эти функции достаточно универсальны и специфика создания ИТС реализуется в последовательности и в темпах реализации функций ИТС.

В международных стандартах ISO/TR 14813 1-5 «Transport information and control systems» структура ИТС описывается в терминах сервисных (функциональных) групп. Каждая сервисная группа ИТС ориентирована на определенную деятельность, относящуюся к менеджменту или информационному обеспечению в сфере дорожной транспортной сети и разделена на конкретные сервисы, адресованные в свою очередь конкретным пользователям или используемые для различных режимов функционирования. Состав сервисных групп ИТС приведен в таблице:

<b>Сервисная группа</b>	<b>Основное назначение</b>
Управление дорожным движением	Управление движением транспортных средств, пассажиров и пешеходов, находящихся в транспортной сети.
Информирование участников движения	Обеспечение пользователей ИТС как статической так и динамической информацией о состоянии транспортной сети, включая модальные перемещения и перемещения посредством трансферов.

Адаптация (интеллектуализация) транспортных средств	Повышение безопасности, надежности и эффективности функционирования транспортных средств посредством предупреждения пользователей или управления системами или агрегатами транспортных средств.
Грузовые перевозки	Управление коммерческими перевозками — перемещением грузов и соответствующим транспортным парком, ускорение разрешительных процедур для грузов на национальных и юридических границах, ускорение кросс-модальных перемещений грузов с полученными разрешениями.
Общественный транспорт	Функционирование служб общественного транспорта и предоставление информации перевозчикам и пользователям, учитывая аспекты мультимодальных перевозок.
Службы оперативного реагирования	Обслуживание инцидентов, категоризируемых как чрезвычайные обстоятельства (авария)
Электронные платежи на транспорте	Транзакции и резервирование в транспортном секторе.
Обеспечение безопасности дорожного движения	Защита пользователей транспортного комплекса, включая пешеходов и лиц с повышенной уязвимостью.
Мониторинг погодных условий и состояния окружающей среды:	Деятельность, направленная на мониторинг погоды и уведомление о ее состоянии, а также о состоянии окружающей среды.
Управление и координация при чрезвычайных ситуациях	Деятельность, связанная с транспортом, осуществляемая в рамках реагирования на природные катаклизмы, общественные беспорядки или террористические акты.

Техническая реализация функций почти каждой сервисной группы предусматривает применение технологий ГЛОНАСС.

Сервисные группы информирования участников движения осуществляют обеспечение как статической, так и динамической информацией о ситуации в транспортной сети и услугах для пользователей перед началом поездки и во время нее, а также предоставляют для профессиональных транспортников инструментарий для сбора, архивирования и управления информацией для деятельности, связанной с планированием рейсов.

Сервисные группы управления дорожным движением специально нацелены на поддержку перемещения людей, грузов и транспортных средств по транспортной сети и включают деятельность по автоматизированному наблюдению и управлению, а также процессы принятия решений (как автоматизированных, так и принимаемых оператором), связанные с аварийными ситуациями или иными нарушениями нормального функционирования в транспортной сети, также как и управление транспортными потребностями, обеспечивающими общую мобильность. Эта сервисная группа включает деятельность, которая получила известность под наименованиями «интеллектуальная дорога» и «скоординированное движение».

Организация и управление транспортными потоками с использованием технологий ИТС распространяется как на городское (например, магистральные улицы, центральные деловые районы), так и на междугороднее (дороги и автострады) движение, а также на транспортные коридоры, которые включают транспортную активность в обоих секторах. Стратегия такого управления подразумевает смену режимов работы сигналов регулирования движения в реальном масштабе времени, управление въездами на автострады, зависящее от плотности дорожного движения (т.е. «дозированный» въезд), динамическое перенаправление дорожного движения в объезд мест аварий или закрытых участков дорожной сети и чередование потоков (управление направлениями дорожного движения с использованием специальных полос), а также использование переменных скоростных ограничений, привязанных в реальном масштабе времени к транспортным заторам по причине аварий или природных условий. Могут также учитываться приоритеты в движении общественного транспорта и автомобилей оперативных служб, движущихся по городским трассам, управление доступом к парковкам, управление и мониторинг работы железнодорожных переездов для снижения рисков столкновений и аварий, управление доступом и движением транспорта в туннелях и на мостах, включая разводные мосты. В область интересов этой сервисной группы входит также управление транспортом в дорожных рабочих зонах.

Совершенствование (интеллектуализация) транспортных средств нацелены на повышение эксплуатационной безопасности транспортных средств. Сюда входят как сервисы, которые используют внешнюю информацию, так и сервисы, использующие бортовую информацию транспортных средств: улучшение восприятия водителем окружающей обстановки посредством применения бортового оборудования, автоматизация процесса управления транспортным средством путем создания среды управления без вмешательства человека или полуавтоматического управления, помогающего водителям транспортных средств: автоматическая парковка, сохранение полосы движения, движение в колонне и др. Сервисная группа предупреждения столкновений предусматривает применение систем контроля и предупреждения, связанных как с водителем, так и с транспортным средством.

Сервисные группы, локализованные на функциях коммерческого транспорта, осуществляют специфическую деятельность, облегчающую функционирование коммерческого транспорта и интермодальную логистику. Административные функции ИТС обеспечивает услуги, позволяющие коммерческим транспортным средствам, включая грузовые автомобили и автобусы, получать различные виды разрешительных документов, свидетельства о безопасности состояния транспортного средства, и проходить весовой контроль автоматически, при нормальной скорости движения. Главная цель данного сервиса — осуществлять оформление коммерческих транспортных средств в движении с минимизацией воздействия на движение транспортного средства и транспортный поток.

На мультимодальном уровне управление коммерческими перевозками включает логистику и управление перевозками грузов. Оно также включает автоматическое определение положения транспортного средства (AVL — Automatic Vehicle Location), для определения местоположения транспорта или перевозимого контейнера, а также передачу данных между транспортным средством и управляющим центром для диспетчеризации управляющими операторами перемещений транспортных средств или других параметров перевозки. Это облегчает использование динамических систем диспетчеризации для повышения эффективности управления коммерческими перевозками.

Управление перевозками опасных грузов включает сервисы, которые имеют дело с перевозчиками участвующими в перемещении опасных грузов, включая мониторинг статуса этих грузов и условий их передвижения в рамках инфраструктуры планируемой интермодальной перевозки. Кроме того, деятельность включает в себя обмен информацией с организациями фактически ответственными за перевозку опасных грузов.

Сервисные группы электронных платежей на транспорте включает использование электронных или безналичных систем оплаты услуг транспортной сети наряду с реализацией автоматизированных систем оплаты дорожных сборов, основанных на повсеместном использовании соответствующих транспортных сервисов (например, дистанционного действия) без обращения в специальные службы.

Возможности ИТС по повышению персональной безопасности предусматривают функции надзора и мониторинга за объектами общественного транспорта, за уязвимыми участниками дорожного движения (дети, пожилые лица, лица с ограниченными возможностями, дорожные рабочие). Эти группы включают также мотоциклистов, велосипедистов, пешеходов.

Отдельная группа сервисов поддерживает функции управления и координации действий при сбоях в работе транспортных комплексов, при катастрофах и чрезвычайных ситуациях. Примеры сервисов включают сбор данных о катастрофах и чрезвычайных ситуациях, планирование и координация действий по устранению последствий катастроф и чрезвычайных ситуаций.

### **Система «Безопасный город»**

Современный город представляет собой сложную многоуровневую структуру. Он состоит из множества подсистем — транспортной, телекоммуникационной, систем электро- и водоснабжения, а также многих других, которые функционируют и взаимодействуют между собой. Для контроля работы всех городских систем, обеспечения безопасности каждого жителя и всех уязвимых точек городской инфраструктуры, получения и архивирования информации обо всех важных событиях и оперативного предоставления этой информации заинтересованным службам необходима комплексная информационная система, способная аккумулировать, объединять, анализировать и группировать разнородные данные, поступаю-

щие из множества источников. Именно такую систему представляет собой **«Безопасный город»**, создание и внедрение которой осуществляется в соответствии с Планом реализации Стратегии развития информационного общества Российской Федерации.

Главная составная часть **«Безопасного города»** — это система видеонаблюдения с распределенной архитектурой, позволяющая вести круглосуточный контроль, прежде всего, жилого сектора, мест массового скопления людей, а также автомобильных дорог и перекрестков. Наряду с видеонаблюдением в решение **«Безопасный город»** могут включаться контроль доступа в технические помещения городской инфраструктуры, охранная и пожарная сигнализация, экстренная связь, система учета расхода ресурсов в жилых домах и многое другое.

**«Безопасный город»** позволяет постоянно контролировать ситуацию, своевременно оповещать службы оперативного реагирования, помогая тем самым предотвращать чрезвычайные происшествия или быстро и с минимальным ущербом ликвидировать их последствия. К видеоархиву системы могут обращаться различные уполномоченные организации для расследования преступлений и других происшествий.

Подсистема видеонаблюдения за автодорогами и перекрестками помогает в разборе дорожно-транспортных происшествий и благодаря встроенной системе распознавания автомобильных номеров и позволяет вести контроль транспорта, въезжающего в город и выезжающего из города. Интеграция в систему автоматических комплексов фотовидеофиксации дает возможность осуществлять автоматическую фиксацию нарушений правил дорожного движения.

Интегрированная распределенная система **«Безопасный город»** работает в Москве и Московской области, в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Красноярске, Нижнем Новгороде, Самаре, Уфе и многих других **городах**. Сейчас более 60 городов находится на разных стадиях реализации системы.

Применительно к автотранспортным системам городского уровня развитие системы **«Безопасный город»** связано, прежде всего, с функциями мониторинга и автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения.

В соответствии с Федеральным законом от 24 июля 2007 г. №210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» с 1 июля 2008 г. (п. 49 статьи 1) предусмотрено привлечение собственников (владельцев) транспортных средств к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Успешная реализация требований закона возможна только при наличии хорошо отработанных типовых технических и организационно — право-

вых решений, адаптированных к разным социально-экономическим, инфраструктурным, климатическим и другим условиям. Для этого должны быть детально отработаны вопросы автоматизации процессов обработки информации на всех уровнях, в том числе взаимодействие с почтой и финансово-кредитными учреждениями. Необходимо выделить специфические проблемные вопросы и сформировать требования к системе для соблюдения законодательства в части защиты персональной информации. Все фото-, кино-, видеоматериалы безусловно должны приниматься в качестве доказательной базы, что предъявляет особые требования к техническим решениям при проектировании системы.

Концептуальным требованием Федерального закона от 24 июля 2007 г. №210-ФЗ является **сокращение прямых контактов личного состава ДПС с нарушителями** дорожного движения за счет того, что предусматривается наложение взыскания на владельца транспортного средства и принятие в качестве доказательной базы фиксации административного правонарушения в области дорожного движения использование информации от работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи.

Исходя именно из данного концептуального требования следует выделить прикладные функции комплекса аппаратно-программных средств автоматизированной системы фотовидеофиксации (ФВФ) нарушений Правил дорожного движения:

- формирование первичной доказательной базы (производство фото- и киносъемки или видеозаписи, пригодное для идентификации транспортного средства, фиксации места и времени совершения нарушения Правил дорожного движения, других возможных сведений по зафиксированному факту — показание радара — при фиксации превышения установленной скорости, фаза светофорного регулирования — при нарушении правил проезда регулируемых перекрестков и т.д.);
- передача (сбор) данных в центры обработки информации и их хранение в соответствии с требованиями к конфиденциальной информации;
- идентификация транспортного средства;
- поиск сведений о владельце транспортного средства;
- комплексная оценка доказательной базы в имеющейся информации и принятие решения о наложении административном наказании;
- оформление материалов по делу об административном правонарушении;
- формирование и передача данных для пополнения баз данных о лицах, привлеченных к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения;
- подготовка и рассылка материалов по делам об административном правонарушении владельцам ТС;

- информационное взаимодействие с подразделениями ФГУ «Почта России», финансово-кредитными учреждениями и службой судебных приставов при обеспечении исполнения вынесенного по делу решения.

В широком смысле системы ФВФ предназначены для использования в деятельности правоохранительных органов по обеспечению соблюдения прав и законных интересов граждан, реализации эффективной защиты охраняемых государством общественных отношений.

Сообразно указанной цели задачами внедрения и использования систем ФВФ являются:

- непрерывный сбор видеоинформации с территориально распределенных камер;
- передача видеоинформации об оперативной обстановке на объектах размещения компонентов системы в соответствующие центры обработки информации, дежурные части Госавтоинспекции и др.;
- обнаружение нештатных ситуаций, происшествий и подозрительных предметов, оставленных без присмотра в общественных местах;
- обеспечение незамедлительного реагирования на изменение оперативной обстановки, события, влияющие на состояния общественного порядка и дорожного движения, готовящиеся и совершенные в отношении граждан правонарушения;
- обработка и анализ поступающей информации, подготовка информационных и аналитических материалов;
- обеспечение взаимодействия между заинтересованными органами государственной власти;
- ведение архива поступающей видеоинформации и предоставление удаленного санкционированного доступа зарегистрированным пользователям к архивным данным;
- использование и развитие информационных ресурсов органов внутренних дел, их интеграция в единое информационное пространство, обеспечение информационной безопасности, организация удаленного доступа сотрудников органов внутренних дел к имеющимся ресурсам;
- осуществление оперативной идентификации лиц и номерных знаков транспортных средств.

Непосредственными задачами рассматриваемых систем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- выявление и фотовидеофиксация нарушений скоростного режима движения с представлением фотоизображений общего плана и объекта-нарушителя в отдельности, а также (при благоприятном стечении обстоятельств), автоматическое распознавание государственного регистрационного знака нарушителя;
- мониторинг транспортного потока с распознаванием государственных регистрационных знаков с целью дальнейшей проверки номеров по спискам розыска, досмотра, угона;

- автоматическое обнаружение факта и (при благоприятном стечении обстоятельств) номерного знака транспортного средства, движущегося вне разрешенного направления движения (выезд на полосу встречного движения, реверсивное движение по своей полосе);
- автоматическое обнаружение намеренной или непреднамеренной остановки транспортного средства в пределах контролируемого участка магистрали;
- автоматическое выявление на поверхности дорожного полотна постороннего неподвижного объекта, вероятно мешающего движению — выпавший груз или деталь, повреждение поверхности, лужа, наледь и т.п.;
- анализ транспортного трафика по всем направлениям и полосам движения;
- подсчет общего числа и классификация транспортных средств по размеру (легковой, малый грузовой, большой грузовой автомобиль или автобус, мотоцикл) с измерением статистических характеристик транспортного потока по каждой полосе и подсчетом проехавших транспортных средств каждого типа;
- определение средней скорости движения транспортных по типу, направлению, полосе и приведенной загруженности полосы (число транспортных средств в единицу времени);
- вычисление неравномерности движения и определение изменения режима движения (образование затора).

В перспективе внедрение систем ВФВ будет способствовать созданию единого информационного пространства органов внутренних дел, которое включает:

- интеграцию имеющихся информационных ресурсов в единое информационное пространство;
- организацию документирования видеоинформации о чрезвычайных событиях и правонарушениях;
- обеспечение удаленного доступа к интегрированным информационным ресурсам регионального и федерального уровня;
- осуществление интеллектуальной обработки и анализа данных, в том числе проведение анализа оперативной обстановки, автоматизированной идентификации объектов по изображению;
- визуализация на электронной карте оперативной обстановки, местонахождения нарядов, мест установки камер наблюдения и пунктов экстренной связи;
- создание единой системы управления силами и средствами органов внутренних дел с элементами прогнозирования развития оперативной обстановки;
- обеспечение работы системы контроля за силами и средствами, задействованными в системе единой дислокации;

- обеспечение защиты информации от несанкционированного доступа, искажения или удаления, а также информационной безопасности каналов передачи данных.

Входящие в состав систем устройства могут быть использованы также в интересах эксплуатационных, оперативных и других заинтересованных служб.

Основными особенностями и отличительными признаками описываемых систем служат:

- высокая степень концентрации вычислительных ресурсов, возможность обработки и хранения информации непосредственно в пункте установки, что в значительной мере уменьшает общий объем информации передаваемой в управляющий центр и уменьшает нагрузку на инфраструктуру каналов связи;
- возможность работы как в автономном (без обмена информацией с управляющим центром), так и в комплексном (в непосредственном информационном контакте с управляющим центром) режимах;
- блочно-модульная компоновка оборудования и программного обеспечения систем, что позволяет развертывание, как в полном объеме возможностей, так и в конфигурациях, частично решающих требуемые задачи, с возможностью последующей модернизации;
- применение серийно выпускаемых, унифицированных, взаимозаменяемых узлов и компонент, что позволяет поддерживать и при необходимости улучшать параметры систем путем модернизации аппаратной части или модификации программного обеспечения;
- возможность одновременного применения как стационарно установленных, так и передвижных и мобильных конфигураций систем для решения широкого круга задач.

Комбинированное применение систем позволит создать территориально-распределенную управляемую информационную сеть, сбора и обработки информации о текущем состоянии, режиме движения, загрузке автотранспортных магистралей, нарушениях и происшествиях масштаба города, района, области или более крупного региона.

### **Городской пассажирский транспорт**

Цели диспетчерского управления городским пассажирским транспортом с применением глобальных навигационных спутниковых систем, путем создания автоматизированных спутниковых радионавигационных систем диспетчерского управления перевозками пассажиров включают:

- повышение качества транспортного обслуживания населения (улучшение таких показателей, как точность, регулярность, наполнения салона подвижного состава и время ожидания посадки);
- повышение эффективности использования подвижного состава (сокращение непроизводительных потерь времени на линии, рациональное использование линейного подвижного состава и резерва и, как следствие, сокращение удельных затрат на транспортное обслуживание);

- повышение безопасности пассажирских перевозок за счет информационного обеспечения мероприятий по ликвидации последствий ДТП, ЧС, в том числе: путем организации радиосвязи водителей ТС, участников ДТП, с представителями оперативных служб (скорая помощь, милиция и др.); оперативного оповещения водителей ТС об аварийных и чрезвычайных ситуациях на транспортно- дорожной сети;
- предоставление информации населению о расписаниях движения ТС на маршрутах городского пассажирского транспорта через Интернет-сайты, информационные киоски (при достижении определенного уровня культуры транспортного обслуживания населения), в Call-центрах по городской и сотовой телефонной связи, также через другие средства информирования населения;
- оперативное информирование пассажиров на остановках городского пассажирского транспорта с помощью остановочных табло об ожидаемом времени прибытия (отправления) ТС. На табло отображается номер маршрута и фактическое время прибытия очередного транспортного средства.

Задачами диспетчерского управления городским пассажирским транспортом с применением глобальных навигационных спутниковых систем являются:

- автоматизированное текущее (оперативное суточное) планирование;
- инструментальный учет транспортной работы;
- автоматический контроль выполнения расписаний движения за счет определения местоположения транспортных единиц на основе использования средств связи и навигации:
  - визуализация местоположения транспортных средств на электронной карте города, выводимой на экран монитора диспетчера,
  - оперативное регулирование движения на маршруте и на конечных остановках,
  - оперативная связь с водителями — голосовая и с помощью передачи текстовых сообщений;
- оперативный анализ и получение оперативных справок на основе непрерывно получаемой информация о выполнении расписаний и оперативном регулировании движения;
- быстрый вызов машины техпомощи;
- представление населению информации о фактическом движении транспорта.

Элементы архитектуры системы включают:

- органы общего управления и контроля (городская Администрация, Управление по транспорту и связи и т.д.);
- объекты оперативного управления процессом пассажирских перевозок;
- органы, осуществляющие сбор статистической информации о выполнении транспортной работы;

- сервисный центр по техническому обслуживанию мобильного и стационарного оборудования системы;
- сторонние организации, обеспечивающие дополнительные функции управления потоками информации, транспортными потоками и т.д.;
- сторонние организации и лица, использующие информацию о процессе пассажирских перевозок на маршрутах ГПТ;
- технические комплексы, обеспечивающие выполнение функций управления;
- комплексы средств, сетей и линий связи, обеспечивающих связь между организационными элементами системы, передачу информации и управляющих воздействий для выполнения задач управления пассажирскими перевозками, стоящих перед системой.

Система должна автоматизировать в полном объеме существующую на городском пассажирском транспорте технологию диспетчерского управления процессом пассажирских перевозок, в т.ч.:

- оперативное (текущее) планирование;
- учет и контроль;
- оперативный анализ;
- оперативное регулирование перевозочного процесса в т.ч. при возникновении сбойных ситуаций на маршрутной сети;
- получение оперативных справок о ходе перевозочного процесса;
- получение отчетных данных о выполнении транспортной работы.

После ликвидации последствий возникновения нештатных ситуаций работа транспортного средства на маршруте должна производиться в соответствии с заданным планом — расписанием движения.

При возникновении любых внешних (ДТП, аварии, пробки и т.п.) и внутренних (недовыпуск, опоздания, сход, простой транспортного средства) возмущений система должна обеспечить плановый или близкий к нему интервал движения действующим на маршруте подвижным составом.

Обязанности городской администрации заключаются в организации и контроле городских пассажирских перевозок без вмешательства в производственно-хозяйственную деятельность перевозчиков.

Для выполнения взятых на себя обязательств городская администрация проводит следующие мероприятия:

1) внедряет единую городскую автоматизированную систему управления городским пассажирским транспортом и берет на себя расходы по ее эксплуатации;

2) создает муниципальное унитарное предприятие, которому поручает техническое выполнение функций по организации и контролю пассажирских перевозок, эксплуатации автоматизированной системы управления ГПТ.

В состав муниципального унитарного предприятия должна включаться Центральная диспетчерская служба (ЦДС) для выполнения функций оперативного управления пассажирскими перевозками на муниципальном

уровне с использованием автоматизированной спутниковой навигационной системы управления.

Создаваемое муниципальное унитарное предприятие по поручению городской администрации выполняет следующие функции:

- организация и планирование перевозок,
- конкурсный отбор перевозчиков для работы на городских и пригородных маршрутах,
- оперативное планирование перевозок,
- оперативное управление перевозочным процессом,
- контроль и анализ выполнения транспортной работы,
- учет выполнения транспортной работы и выполнения договорных обязательств перевозчиками,
- формирование отчетности для городской администрации о выполнении плана перевозок по маршрутам, в том числе развернутый по графикам, сменам за оперативные сутки и итоги с начала месяца с оценкой выплат дотационных сумм предприятиям за оперативные сутки и итоги с начала месяца,
- формирование отчетности для транспортных предприятий о выполнении транспортной работы и передача этих данных в электронном виде для загрузки в базу данных АСУ предприятия и дальнейшей обработки в качестве единственного источника оперативной информации о результатах работы транспортных средств и водителей на линии,
- формирование служебной отчетности о работе системы и о работе диспетчерского персонала ЦДС (управление, переговоры в эфире).

Транспортные предприятия, работая под управлением автоматизированной диспетчерской системы, выполняют следующие функции:

- формирование наряда на оперативные сутки по информации главного или «мастер наряда», формируемого ЦДС,
- оперативный контроль и регулирование процесса выпуска подвижного состава предприятия на маршруты в соответствии с нарядом на оперативные сутки,
- оперативный контроль и анализ процесса перевозок на маршрутах предприятия,
- обеспечение надежности процесса перевозок на маршрутах предприятия,
- обеспечение безопасности процесса перевозок на маршрутах предприятия.

Объектами оперативного управления являются:

- транспортные средства, работающие на маршрутах наземного пассажирского транспорта,
- компоненты и комплексы автоматизированного информирования пассажиров:
  - информационные табло на остановках транспорта,
  - уличные инфоматы (информационные киоски),

- комплексы подсистемы информирования через мобильные телефоны,
- комплексы подсистемы информирования в сети Интернет.

Основной вариант организации диспетчерского управления городским пассажирским транспортом характеризуется следующими решениями:

- организация диспетчерских систем как подразделений, подчиняющихся непосредственно администрации города,
- непосредственное подключение соответствующих структур аппарата администрации города к оперативной базе данных путем установки специализированных автоматизированных рабочих мест,
- увязка в единую корпоративную информационно-вычислительную сеть различных диспетчерских.

### **Требования к мероприятиям в региональных территориально-распределенных системах**

Ряд функций систем управления в автотранспортном комплексе носят региональный характер и требуют территориально-распределенного построения соответствующего технического и программного обеспечения.

В таких системах производится, прежде всего, интеграция информационных ресурсов и управленческих функций систем, функционирующих на уровне автотранспортных предприятий и городов. Однако в рамках региональных территориально-распределенных систем должны создаваться и дополнительные сегменты: для обслуживания физических лиц, для участков внегородских дорог и магистралей, для транспорта, выполняющего специальные и специализированные функции, для взаимодействия с системами федерального уровня и некоторые другие.

В качестве специальных и специализированных функций автомобильного транспорта, для управления которыми нужны системы регионального уровня, в первую очередь рассматриваются:

«Пассажирские перевозки» — система, предназначенная для автоматизации деятельности по управлению пассажирским транспортом на основе использования технологий спутниковой навигации за счет оснащения транспорта и создания (модернизации) центральной диспетчерской станции и диспетчерских пунктов транспортных пассажирских предприятий.

«Школьный автобус» — система, предназначенная для обеспечения автоматизированного планирования и мониторинга транспорта, осуществляющего перевозки детей, на основе применения технологий спутниковой навигации с целью повышения безопасности и недопущения нецелевого использования транспорта.

«ЖКХ» — эффективный инструмент повышения качества услуг, предоставляемых предприятиями ЖКХ. Система предназначена для автоматизации управления парком транспортных средств предприятий ЖКХ в рамках выполнения коммерческих и муниципальных контрактов.

«Скорая медицинская помощь» — отраслевое решение, предназначенное для автоматизации планирования и контроля применения транспорта

станций скорой медицинской помощи. При внедрении системы возможна интеграция с отраслевыми системами автоматизации обработки вызовов (системами автоматизированного управления выездными бригадами станций скорой помощи).

«МЧС» — ведомственное решение, предназначенное для автоматизации процессов управления силами и средствами подразделений МЧС России регионального и муниципального уровней и обеспечивающее решение функциональных задач МЧС России в повседневной деятельности и в случае возникновения ЧС. В рамках системы используется специализированное программное обеспечение, учитывающее специфику задач предметной области.

«Опасные грузы» — информационно-навигационная система, предназначенная для автоматизации деятельности органов управления и транспортных предприятий по оказанию услуг в сфере перевозок опасных грузов с использованием технологий спутниковой навигации ГЛОНАСС. Для обеспечения безопасности перевозок система осуществляет контроль основных параметров, характеризующих состояние груза (давление, температура, ускорения), и сигнализацию в диспетчерский центр в случае выхода значений контролируемых параметров за допустимые пределы.

«Патруль» — спутниковая навигационная система, предназначенная для автоматизации функций планирования, контроля и оперативного управления мобильными нарядами, а также иным транспортом служебным транспортом МВД.

«ЭРА ГЛОНАСС» — система экстренного реагирования на аварии. Проект предполагает оказание услуг экстренной помощи при ДТП посредством установки спутниковых терминалов ГЛОНАСС на всех автотранспортных средствах, эксплуатируемых в РФ. Проект нацелен на снижение травматизма на дорогах. Использование ЭРА ГЛОНАСС способно сократить время прибытия скорой помощи на 10-30 проц, число смертей в результате ДТП — в 1,5-2 раза, а экономический эффект от сокращения расходов бюджета на ликвидацию последствий ДТП оценивается в размере 200 млрд руб.

«Автоконтроль» — система информационного сопровождения и диспетчерского контроля специального автомобильного транспорта.

Обязательным и ключевым элементом региональных систем является **региональный информационно-диспетчерский центр (РИДЦ)**, обеспечивающий стратегическое и оперативное планирование, мониторинг и управление транспортным комплексом региона. РИДЦ представляет собой комплекс технических средств, размещенных в здании, оборудованном необходимыми телекоммуникациями и приспособленном для круглосуточной работы персонала, выполняющий следующие функции:

1. Непрерывный автоматический сбор навигационной информации о местоположении транспортных средств с помощью бортовых спутниковых навигационных приемников.

2. Автоматическое обнаружение и формирование в «горячих окнах» диспетчерской программы информации о всех отклонениях в работе транспортных средств от запланированных параметров транспортного процесса (уход с запланированного маршрута, отказы оборудования).
3. Проведение управляющих воздействий диспетчера по регулированию транспортных процессов (переключения на другой маршрут или объект, оформление сходов по причинам и восстановление контроля движения, изменение наряда и т.д.).
4. Обеспечение речевой связи диспетчера с водителями транспортных средств (бригадирами). Запись в компьютерную базу данных переговоров в эфире и воспроизведение переговоров по запросу за любой прошедший период времени.
5. Визуальное отображение местоположения транспортных средств на видеограмме (электронной карте) местности или на схеме маршрута движения в реальном масштабе времени. Запись информации о движении транспортных средств в компьютерную базу данных и воспроизведение по запросу записанного движения транспортных средств за любой прошедший период времени с визуальным отображением на электронной видеограмме.
6. Информирование специалистов, руководителей, заказчиков путем вывода информации о движении транспортных средств и о выполнении заданий на компьютеры, ноутбуки, коммуникаторы, сотовые телефоны — в реальном масштабе времени.
7. Контроль скоростных режимов специальных транспортных средств в реальном масштабе времени с последующим анализом.
8. Автоматизированное определение критических ситуаций, эффективная организация мобилизационных мероприятий с визуализацией на электронной карте местоположения и движения отдельных транспортных средств или их групп.