**МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МВД России)
Служба общественной безопасности
Главное управление
Государственной инспекции безопасности
дорожного движения**

101990, Москва, ул. Мясницкая, 3
тел. 222-6831

07.2002 г. № 13/2-3090

на № _____ от _____

Начальникам ГИБДД
МВД, ГУВД, УВД субъектов
Российской Федерации

О направлении методики

Направляя методику сопоставительного топографического анализа очагов аварийности и выявляемости нарушений Правил дорожного движения, разработанную в целях реализации п. 6.9 приказа МВД России от 2 июля 2002 г. № 627 «О мерах по совершенствованию деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения и укреплению доверия к ней со стороны участников дорожного движения», предлагаю:

1. Организовать изучение методики в строевых подразделениях ГИБДД и обеспечить ее практическое использование при разработке и корректировке дислокаций постов и маршрутов патрулирования, проведении инструктажей и осуществлении мероприятий по совершенствованию организации движения.

2. До 1 января 2003 года направить в ГУГИБДД СОБ МВД России информацию об опыте применения методики и предложения по ее дальнейшему совершенствованию.

Приложение: методика на 10 л.

Начальник
генерал-лейтенант милиции В.А. Федоров

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР

МЕТОДИКА

сопоставительного топографического анализа очагов аварийности и выявляемости нарушений Правил дорожного движения

МОСКВА
2002 г.

Список исполнителей:

Руководитель НИР:

Начальник отдела
полковник милиции — В.М. Тарасенков

Исполнители:

Старший научный сотрудник
майор милиции — В.В. Елизаров

Научный сотрудник
майор милиции — О.Н. Кузьмин

Научный сотрудник
капитан милиции — А.Р. Соколовский

Содержание:

1. Введение.
2. Топографический анализ дорожно-транспортных происшествий.
3. Топографический анализ данных о нарушениях Правил дорожного движения.
4. Сопоставительный анализ данных о местах концентрации дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения.

1. Введение.

Положение с дорожно-транспортной аварийностью в Российской Федерации, несмотря на достигнутую в последние годы стабилизацию, остается напряженным. Ежегодно в России происходит около 160 тысяч дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с пострадавшими, в которых погибают около 30 тысяч человек и около 180 тысяч получают ранения. Количество ДТП без пострадавших в несколько раз выше.

В связи с этим, в настоящее время остро стоит задача совершенствования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД), которая, в соответствии с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 15.06.1998 г. № 711, осуществляет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – ОБДД).

При этом, в соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», под ОБДД понимается деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения ДТП, снижение тяжести их последствий.

Эффективность деятельности ГИБДД в значительной степени зависит от адекватности применения имеющихся сил и средств в складывающейся дорожно-транспортной обстановке.

Оценка рациональности применения имеющихся сил и средств подразделений ГИБДД возможна путем сопоставительного анализа имеющихся данных об аварийности на соответствующей территории обслуживания и результатов надзора за соблюдением Правил дорожного движения. Для решения этой задачи и предназначена предлагаемая методика.

Результаты практического применения настоящей методики, должны учитываться при разработке дислокаций постов и маршрутов патрулирования, принятии мер по совершенствованию организации движения транспортных и пешеходных потоков, постановке задач личному составу ГИБДД.

1. Топографический анализ дорожно-транспортных происшествий.

Под топографическим анализом ДТП понимается анализ данных об аварийности, связанный с привязкой мест происшествий к карте или схеме улично-дорожной сети (УДС) на обслуживаемой территории.

Целью топографического анализа является выявление мест концентрации ДТП - «очагов аварийности».

Необходимость выявления таких участков обусловлена тем, что уровень аварийности на них очень высок при их общей незначительной протяженности. Поэтому ликвидация причин ДТП в этих местах позволит значительно повысить безопасность дорожного движения на УДС в целом.

Исходными данными для проведения топографического анализа ДТП являются данные по аварийности на обслуживаемой территории, как с пострадавшими, так и материальным ущербом.

Топографический анализ ДТП проводится по мере накопления статистических данных по аварийности, но не реже одного раза в месяц, и включает несколько этапов.

2.1. Этапы проведения топографического анализа дорожно-транспортных происшествий.

2.1.1. Выявление мест концентрации ДТП на обслуживаемой территории.

Порядок выявления мест концентрации ДТП определен Наставлением по службе дорожной инспекции и организации дорожного движения ГИБДД, утвержденным приказом МВД России от 8 июня 1999 года № 410.

Местом концентрации ДТП в населенном пункте является пересечение примыкание или участок улицы, протяженность которого не превышает 400 м, на котором в течение года произошло три и более ДТП (суммарно с пострадавшими и материальным ущербом). Местом концентрации ДТП вне населенных пунктов является участок дороги не превышающий 1000 м, на котором в течение года произошло два и более ДТП, или три и более ДТП за последние два года.

Для проведения первого этапа места совершения ДТП наносятся на масштабную карту (масштаб линейного графика выбирается в каждом конкретном случае индивидуально с учетом обеспечения наглядности представления данных) или схему обслуживаемой территории. При этом во внимание принимается только сам факт совершения ДТП в конкретном месте на улично-дорожной сети без учета каких-либо особенностей его совершения.

Результатом первого этапа топографического анализа является выявление на обслуживаемой территории мест концентрации ДТП.

2.1.2. Выявление причин и условий совершения ДТП в местах их концентрации.

Для каждой дороги и улицы, на первом этапе работы, составляется линейный график ДТП (см. приложение).

Масштаб указывается в соответствующем месте графы 1. В зависимости от выбранного масштаба производится градуировка шкал расстояний сверху и снизу графика (в приложении для примера указаны цифры 10, 20,30, 40).

В графе 2 графика слева указывается наименование дороги и, при необходимости, ориентиры места концентрации ДТП. Справа схематически изображается план дороги с указанием на нем перекрестков с особенностями организации дорожного движения на них, а также светофорных объектов. Здесь же указываются места совершения дорожно-транспортных происшествий, причем применяемые для этого условные знаки должны соответствовать видам ДТП.

В графах 3 – 14 указываются постоянные проектно-эксплуатационные характеристики дорожных условий на данной дороге, относительно долгое время остающиеся неизменными в процессе эксплуатации дороги. В графе 3 графически изображают имеющиеся на дороге кривые в плане с обязательным указанием радиуса и угла поворота трассы, а в графе 4 – продольные уклоны и вертикальные кривые с обязательным указанием их параметров. В графе 5 указываются границы имеющихся на дороге мостов, путепроводов, железнодорожных переездов и их характеристики; в графе 6 – ширина проезжей части дороги, а в графе 7 – вид ее покрытия. В графах 8 – 14 указываются наличие и характеристики соответствующих элементов дороги.

В графах 15 – 18 регистрируются переменные дорожные условия, при которых произошли конкретные ДТП, а в графах 19 – 24 – характеристики собственно ДТП. Графы 15 – 24 заполняются для каждого ДТП, указанного в графе 2 графика.

После составления линейного графика аварийности необходимо выявить места концентрации ДТП. Для сложных участков УДС (пересечения, примыкания и т.д.) должны быть составлены отдельные масштабные схемы с нанесенными на них местами ДТП и указанием для каждого ДТП его основных характеристик (по аналогии с графами 19 – 24 приложения).

Результатом второго этапа топографического анализа является изучение линейных графиков аварийности и масштабных схем, сведений об особенностях и причинах совершения ДТП.

2.1.3. Анализ линейного графика аварийности.

Линейный график аварийности с соответствующими масштабными схемами позволяет провести анализ причин аварийности и является основанием для выработки управленческих решений, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Анализ линейного графика аварийности и масштабных схем должен начинаться с выявления очагов аварийности, наиболее общих причин ДТП и условий, сопутствующих их совершению. Для этого сведения о ДТП, указанные на линейном графике аварийности и масштабных схемах, необходимо ранжировать по частоте их проявления.

Анализ сведений о причинах и условиях совершения ДТП в местах их концентрации должен определить наиболее значимые недостатки эксплуатационного состояния данного участка, основное время совершения ДТП (часы суток, дни недели), и послужить основанием для разработки мер по повышению безопасности дорожного движения.

3. Топографический анализ выявленных нарушений Правил дорожного движения.

Под топографическим анализом выявленных нарушений ПДД понимается анализ данных о нарушениях ПДД, с привязкой к карте или схеме обслуживаемой территории мест их совершения

По аналогии с топографическим анализом аварийности целью топографического анализа нарушений ПДД является выявление мест концентрации нарушений ПДД – «очагов нарушений ПДД».

Очагом нарушений ПДД в населенных пунктах следует считать пересечение улиц, железнодорожный переезд, мост, тоннель, путепровод или участок улицы протяженностью до 100 метров, на котором за год было выявлено более 100 нарушений ПДД, вне населенных пунктов – пересечение нескольких автодорог, железнодорожный переезд, мост, тоннель, путепровод или участок автодороги протяженностью в 1000 метров, на котором за год было выявлено более 100 нарушений ПДД.

Потенциальными очагами нарушений ПДД изначально могут быть признаны участки УДС, отвечающие следующим условиям:

- протяженные прямые участки, позволяющие водителям транспортных средств развивать скорость, превышающую разрешенную или установленную дорожным знаком на данном участке дороги;
- участки УДС с большой интенсивностью движения, на которых в «часы пик» образуются заторы;
- протяженные участки УДС, на которых отсутствуют места для разворота;
- нерегулируемые пересечения и примыкания;
- крутые повороты;
- участки УДС в местах больших скоплений людей (рынки, стадионы, киноконцертные залы, рестораны и т.д.), где отсутствуют оборудованные пешеходные переходы, стоянки транспортных средств и т.п.

Осуществление контроля за соблюдением Правил дорожного движения является одной из основных функций дорожно-патрульной службы (далее – ДПС) ГИБДД МВД России. В соответствии с Наставлением по службе ДПС ГИБДД МВД России, утвержденным приказом МВД России от 20 апреля 1999 года № 297, работа подразделений ДПС должна быть организована исходя из наличия сил и средств и принципа их концентрации в местах, характеризующихся сложной дорожной обстановкой. Дислокация постов и маршрутов патрулирования разрабатывается в границах обслуживаемой территории на основе анализа состояния аварийности по местам, дням, времени суток совершения ДТП, с учетом протяженности автомобильных дорог и особенностей условий движения по ним.

Исходными данными для проведения топографического анализа являются учетные данные о нарушениях ПДД на обслуживаемой территории.

Топографический анализ нарушений проводится по мере накопления данных о них, но не менее одного раза в месяц.

По регистрируемым показателям составляется таблица.

Вид нарушения ПДД / Место нарушения						
	*					

Примечания:

Количество строк и столбцов в таблице соответствует числу мест нарушений и их видам в каждом конкретном случае.

В таблице на месте « • » указывается день недели и время суток, соответствующие регистрируемому нарушению ПДД.

Регистрация нарушения ПДД в населенных пунктах – предусматривает указание пересечения улиц, наименования улицы с номером дома или иного ориентира, около которого было совершено нарушение, вне населенных пунктов – пересечение автомобильных дорог, наименование дороги и расстояние от ее начала (км+м).

В перечень видов нарушений ПДД, фиксируемых в таблице, включаются статьи Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях № 12.8 – 12.23, 12.28 – 12.30.

При наличии более подробных данных о каком-либо нарушении их необходимо конкретизировать в вышеуказанной таблице.

Например, нарушением правил расположения ТС на проезжей части может быть движение по тротуарам и обочинам (п. 9.9 ПДД) и неправильный выбор дистанции (п. 9.10 ПДД) и движение по средней полосе трехполосной дороги без намерения совершить обгон, объезд, поворот налево или разворот (п. 9.3 ПДД) и другие нарушения.

К нарушениям ПДД пешеходами, фиксируемым в таблице, можно отнести переход через проезжую часть вне зоны пешеходного перехода или в неустановленном месте, неожиданный выход из-за стоящего ТС или иного препятствия и т.д.;

Исходя из данных таблицы выявляются очаги нарушений ПДД в соответствии с вышеуказанными критериями.

4. Сопоставительный анализ данных о местах концентрации дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения.

По результатам топографического анализа очагов аварийности и выявленных нарушений Правил дорожного движения могут быть сделаны выводы.

1. Очаг аварийности не совпадает с очагом нарушений ПДД.
2. Очаг аварийности совпадает с очагом нарушений.

В первом случае требуется разработка предложений по внесению изменений в существующую дислокацию постов и маршрутов патрулирования, направленных на усиление надзора за движением в очагах аварийности. При этом необходимо учитывать неравномерность интенсивности движения транспорта и пешеходов в различные часы суток, дни недели, времена года.

Во втором случае необходимо сопоставить статистику ДТП со статистикой нарушений ПДД на данном участке УДС, установить взаимосвязь между определенными видами ДТП и нарушениями ПДД и ориентировать личный состав на выявление таких нарушений.

Например, к столкновению транспортных средств может привести выезд на полосу встречного движения, нарушение правил обгона или ослепление светом фар.

Одновременно должны разрабатываться предложения по устранению неудовлетворительных дорожных условий, сопутствующих совершению ДТП, в первую очередь тех, которые могут спровоцировать водителей или пешеходов на нарушения ПДД.

Например, плохая видимость сплошной линии разметки может привести к ее пересечению и выезду на полосу встречного движения, неисправность светофора - к нарушению правил его проезда (непредоставлению преимущественного права проезда водителям транспортных средств или пешеходам, имеющим такое право).

Приложение к пункту 2.1.2 Методики

			10	20	30	40
Километры (М 1 : _____)		1				
Схематический план дороги _____ (указать наименование, ориентиры) _____		2				
Постоянные параметры дорожных условий	Элементы плана	3				
	Элементы профиля	4				
	Сооружения и инженерные устройства дороги	5				
	Ширина проезжей части, м	6				
	Вид покрытия	7				
	Ширина обочины справа, м	8				
	Ширина обочины слева, м	9				
	Ширина тротуара (пешеходной дорожки) справа, м	10				
	Ширина тротуара (пешеходной дорожки) слева, м	11				
	Ширина разделительной полосы, м	12				
	Ограждающие и направляющие устройства справа	13				
	Ограждающие и направляющие устройства слева	14				
Переменные параметры дорожных условий	Состояние проезжей части	15				
	Освещение справа	16				
	Освещение слева	17				
	Состояние погоды	18				
Характеристики ДТП	Дата ДТП	19				
	Время ДТП	20				
	Вид ДТП	21				
	Нарушение ПДД водителями	22				
	Нарушение ПДД пешеходами	23				
	Дорожные условия, сопутствующие совершению ДТП	24				
			10	20	30	40

gost.e-ecolog.ru