ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА РОССИИ

"СОГЛАСОВАНО"

Начальник Главного управления
Госавтоинспекции МВД России
генерал-лейтенант милиции

_____ В.А.Федоров

"__" _____ 1998 г.

"УТВЕРЖДАЮ"

Руководитель Федеральной
дорожной службы России

_____ В. Г. Артюхов

"__" _____ 1998 г.

ПРАВИЛА УЧЕТА И АНАЛИЗА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Москва 1998 г.

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1. Разработаны во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 25 июня 1996 года № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий».

2. Согласованы Начальником Главного управления Госавтоинспекции МВД России В.А. Федоровым 29 мая 1998 г.

3. Утверждены Руководителем Федеральной дорожной службы России В.Г. Артюховым 29 мая 1998 г.

4. Введены в действие приказом Федеральной дорожной службы России от 23 июля 1998 г. № 168 взамен ВСН 15-87 Минавтодора РСФСР "Инструкция по учету дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования", 1987 г.

5. Разработаны: ГП "РОСДОРНИИ" с участием специалистов Российской Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами "РАДОР", НИЦ ГАИ МВД России и Федеральной дорожной службы России.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Настоящие Правила определяют единый порядок и формы учета и анализа дорожно-транспортных происшествий (ДТП), обязательный для выполнения всеми государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог (далее в тексте - дорожными организациями).

1.2 В дорожных организациях учет и анализ дорожно-транспортных происшествий на дорогах, находящихся в их ведении, проводят в целях:

– оценки общего состояния аварийности;

– изучения и устранения причин дорожно-транспортных происшествий;

– выявления опасных участков сети дорог с повышенной вероятностью возникновения дорожно-транспортных происшествий (участков концентрации ДТП);

– разработки и осуществления эффективных мер по повышению безопасности движения на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий.

При проведении учета ДТП необходимо обеспечить:

– достоверность и оперативность получения данных о дорожно-транспортных происшествиях;

– своевременное обобщение и анализ сведений о дорожно-транспортных происшествиях;

1.3 Учет и анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях, а также работа по обеспечению безопасности движения должны проводиться дорожными организациями совместно с Государственной автомобильной инспекцией.

1.4 Дорожные организации совместно с работниками Госавтоинспекции в установленном порядке участвуют в осмотре мест ДТП, в которых неудовлетворительные дорожные условия сопутствовали возникновению этих ДТП, с целью определения характеристик дорожных условий на момент совершения ДТП и составления акта, форма которого приведена в приложении 1. При невозможности участия дорожной организации в осмотре непосредственно после совершения ДТП, осмотр проводится в течение суток.

1.5 При определении наличия в месте ДТП дорожных условий, сопутствующих возникновению ДТП, следует руководствоваться характеристиками дорожных условий, указанными в приложении 2 настоящих Правил и ГОСТ Р 50597-93 "Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения".

1.6 Дорожные организации ежемесячно, в целях обеспечения достоверности сведений, проводят сверку имеющихся данных о ДТП на дорогах, находящихся в их ведении, с данными подразделений ГАИ. Порядок проведения сверок определяется дорожными организациями по согласованию с руководителями подразделений ГАИ. Результаты сверки оформляются справкой, заверенной в подразделении ГАИ, которая хранится в дорожной организации 3 года.

1.7 При поступлении в дорожную организацию сообщений о возникших ДТП, следует немедленно сообщить об этом в дежурную часть ГАИ, а при необходимости вызвать к месту ДТП скорую медицинскую помощь и оказать содействие пострадавшим в доставке их в ближайшее медицинское учреждение. В журнале дежурного дорожной организации делается соответствующая запись.

1.8 На автомобильных дорогах в установленном порядке проводятся служебные проверки причин и обстоятельств ДТП с тяжкими последствиями (погибло 5 человек и более, пострадало 10 человек и более), с рейсовыми автобусами (независимо от числа пострадавших), а также и других ДТП, возможной причиной которых могут являться неудовлетворительные дорожные условия.

1.9 Ответственность за правильность и своевременность учета и анализа ДТП возлагается на работника, назначенного приказом руководителя дорожной организации. Контроль за исполнением осуществляет руководитель дорожной организации.

1.10 В настоящих Правилах приняты термины и определения, представленные в приложении 3.

2. УЧЕТ И АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА ПОДВЕДОМСТВЕННОЙ СЕТИ ДОРОГ

2.1 Дорожные организации должны вести учет дорожно-транспортных происшествий, которым сопутствовали

неудовлетворительные дорожные условия, отмеченные в карточке учета ДТП, составляемой сотрудниками Госавтоинспекции, (ДТП-ДУ), и ДТП с тяжкими последствиями, а также вести анализ всех ДТП, имевших место на подведомственной сети дорог (участке дороги).

2.2 Сведения о ДТП-ДУ и ДТП с тяжкими последствиями, возникших на участках дорог, находящихся в ведении данной дорожной организации, и сведения о мерах по профилактике ДТП заносят и хранят по форме 1, указанной в приложении 4.

Для каждой из дорог, находящейся в ведении данной организации, учет ведется отдельно. Сведения о ДТП должны быть сброшюрованы в журнал, который должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью и храниться в течение трех лет с даты последней записи.

Данные о ДТП рекомендуется также хранить в банках данных, составленных с использованием ПЭВМ. При хранении данных о ДТП в компьютерных базах данные должны быть распечатаны по установленной форме (приложения 4 и 5), сброшюрованы в журнал, который должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью и храниться в течение трех лет с даты последней записи.

2.3 При занесении в журнал сведений о ДТП следует использовать данные, содержащиеся в карточках учета ДТП, полученные в результате сверок, и актах обследования дорожных условий в месте совершения ДТП.

2.4 Внесенные в учетные формы сведения о ДТП могут быть скорректированы по результатам расследования органами внутренних дел. При последующих сверках в журнал учета ДТП должны быть внесены соответствующие изменения.

2.5 Учет ДТП в органах, уполномоченных управлять автомобильными дорогами (автодоры, автодороги, дорожные фонды дирекции и др.), ведется на основе данных учета, поступающих из дорожных организаций в установленном порядке.

Периодичность представления сведений о ДТП устанавливается дорожными организациями. На основании поступивших сведений составляется справка о состоянии аварийности на подведомственной сети дорог (приложение 5). При этом выделяют те неудовлетворительные дорожные условия, устранение которых является функцией дорожной организации.

2.6 Анализ всех происшествий в дорожных организациях осуществляется с целью выявления на дороге участков концентрации ДТП, определения степени их опасности и оценки уровня безопасности движения на дороге, обоснования проведения мероприятий по повышению безопасности движения и оценки их эффективности. Анализ ДТП и определение показателей аварийности рекомендуется осуществлять в соответствии с методикой, изложенной в приложении 6.

Приложение I

"Утверждаю"
Руководитель органа управления-
балансодержатель дороги
_____ Ф.И.О.
подпись
дата

АКТ

обследования дорожных условий в месте совершения ДТП

Место совершения ДТП:
Республика _____
Край _____
Область _____
Район _____
Название дороги _____
Значение дороги _____
Расстояние км+м _____
Владелец дороги(балансодержатель) _____
Дорожная организация, осуществляющая
содержание дороги_____
Дата и время совершения ДТП _____
Вид ДТП _____
Дорожные условия в месте совершения ДТП (дать описание дорожных условий, сопутствующих ДТП, отмеченных в акте Госавтоинспекции осмотра места ДТП. При необходимости провести инструментальную оценку характеристик дорожных условий)

_____
_____
_____
_____
_____

Подписи лиц, участвовавших в обследовании дорожных условий:
Представитель дорожно-
эксплуатационной организации _____
(должность, Ф.И.О., подпись)
Представитель Госавтоинспекции _____
Представители других организаций
(указать организации) _____
Дата составления _____

Приложение 2

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ, СОПУТСТВУЮЩИХ ВОЗНИКНОВЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1. **Неровное покрытие** - покрытие, ровность которого не соответствует требованиям, представленным в табл. П 4.1. (ГОСТ Р 50597 - 93).

Таблица П 4.1

Группа дорог по их транспортно-эксплуатационным характеристикам	Состояние покрытия по ровности	
	Показатель ровности по прибору ПКРС-2, см/км не более:	Число просветов под 3-х метровой рейкой, % не более:
А	660	7
Б	860	9
В	1200	14
Примечание. Число просветов подсчитывается по значениям, превышающим указанные в СНиП 3.06.03 -85		

Показатели ровности, полученные при измерении другими приборами, должны быть скоррелированы с показателями, представленными в табл. П 4.1.

Для переходного типа покрытий неровным считается покрытие, показатель ровности которого составляет более 340 см/км по толчкомеру ТХК-2.

2. **Дефекты покрытия** - повреждения покрытия проезжей части (просадки, выбоины, иные повреждения), затрудняющие движение транспортных средств с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью и превышающие предельно допустимые, приведенные в табл. П 4.2 (ГОСТ Р 50597-93).

Таблица П 4.2

Группа дорог по их транспортно-эксплуатационным характеристикам	Повреждения на 1000 м^2 покрытия, м^2 не более:
А	0,3 (1,5)
Б	1,5 (3,5)
В	2,5 (7.0)

Примечания:

1. В скобках приведены значения повреждений для весеннего периода.
2. Группа А - автомобильные дороги с интенсивностью движения более 3000 авт/сут, в населенных пунктах - магистральные дороги скоростного движения.
3. Группа Б - автомобильные дороги с интенсивностью движения от 1000 авт/сут до 3000 авт/сут, в населенных пунктах - магистральные дороги регулируемого движения.
4. Группа В - автомобильные дороги с интенсивностью движения менее 1000 авт/сут, в населенных пунктах - дороги местного значения.

Предельные размеры отдельных повреждений (просадок, выбоин и т.п.) не должны превышать по длине 15 см, ширине - 60 см и глубине - 5 см.

3. **Низкие сцепные качества покрытия** - величина коэффициента сцепления покрытия составляет менее 0,3 при его измерении шиной без рисунка протектора и менее 0,4 - шиной, имеющей рисунок протектора.

Величина коэффициента сцепления разметки должна составлять не менее 0,75 величины коэффициента сцепления покрытия (ГОСТ Р 50597-93).

На переходных типах покрытия величина коэффициента сцепления не нормируется.

4. **Неудовлетворительное состояние обочин** - наличие на укрепительных полосах просадок, выбоин, иных повреждений, также возвышение обочины над проезжей частью.

Предельно допустимые повреждения укрепительных полос на обочинах приведены в табл. П 4.2.

Повреждения грунтовых обочин не должны превышать значений, приведенных в таблице П 4.3.

Таблица П 4.3

Группа дорог по их транспортно-эксплуатационным характеристикам	Повреждения на 1000 м^2 покрытия, м^2, не более	Глубина повреждений, см, не более
А	5,0	5,0
Б	7,0	7,0
В	15,0	10,0

5. **Обочина занижена по отношению к проезжей части** - уровень обочины ниже уровня прилегающей кромки проезжей части более чем на 4,0 см (ГОСТ Р 50597-93).

6. **Несоответствие габарита моста ширине проезжей части** - габарит (ширина проезжей части моста) равен или меньше ширины проезжей части дороги на подходах к нему (ВСН 25-86)

7. **Плохая видимость светофора** - сигналы светофора и символы на светофильтрах (линзах - рассеивателях) распознаются с расстояния менее 50 м, а также имеются следующие дефекты:

– отражатель имеет разрушения и коррозию, вызывающие появление зон пониженной яркости, различимых с расстояния 50 м;

– рассеиватель имеет трещины и сколы;

– в процессе эксплуатации сила света сигнала светофора в осевом направлении снизилась более чем на 30% от значений, установленных по ГОСТ 25695.

8. **Неисправность светофора** - нарушение нормального режима работы светофора вследствие перегорания ламп, неисправностей контроллера и других причин.

9. **Отсутствие горизонтальной разметки на проезжей части** - отсутствие на проезжей части дороги линий горизонтальной разметки, предусмотренных схемой разметки проезжей части в соответствии с ГОСТ 13508-74.

10. **Отсутствие вертикальной разметки** - отсутствие разметки на поверхности элементов дорожных сооружений или на щитах, прикрепленных к этим сооружениям; на островках безопасности, на ограждающих элементах дорог, на бордюрах в соответствии с требованиями ГОСТ 13508-74.

11. **Деревья (опоры) на обочине** - наличие на обочине дорог деревьев, опор светильников, массивных стоек рам для размещения дорожных знаков или других препятствий, не имеющих ограждений.

12. **Наличие наружной рекламы** - наличие рекламы, затрудняющей восприятие средств организации дорожного движения, установленной без согласования с ГАИ и дорожными организациями.

13. **Отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек)** - отсутствие тротуаров в местах, где они должны быть предусмотрены согласно п. 4.39 СНиП 2.05.02-85:

– на участках дорог в пределах населенных пунктов;

– на подходах к населенным пунктам при расчетной интенсивности движения 4000 прив. ед/сут и более.

14. **Отсутствие ограждений в необходимых местах** - отсутствие ограждений на участках дорог, где их установка предусмотрена требованиями ГОСТ 23457-86.

15. **Недостаточное освещение** - отсутствие освещения в необходимых местах, где оно должно быть предусмотрено согласно требованиям СНиП 2.05.02 - 85, несоблюдение требований СНиП по освещенности при наличии освещения.

Освещение следует считать недостаточным также в следующих случаях (ГОСТ Р 50597-93):

– наружные осветительные установки не включены в вечерние сумерки при снижении естественной освещенности и до 20 лк, или отключены - в утренние сумерки при естественной освещенности до 10 лк;

– доля действующих светильников, работающих в вечернем и ночном режимах, составляет менее 95%;

– неработающие светильники расположены подряд, один за другим;

– частичное (до 50 %) отключение наружного освещения произведено в ночное время в случае, когда интенсивность движения пешеходов составляет более 40 чел/ч и транспортных средств в обоих направлениях- более 50 ед/ч.

16. **Неисправное освещение** - отсутствие освещения из-за отказов в работе наружных осветительных установок, связанные с обрывом электрических проводов или повреждением опор

17. **Сужение проезжей части (снег, строительные материалы и пр.)** - на проезжей части, разделительной полосе или обочинах находятся строительные материалы, конструкции и другие посторонние предметы или ширина полностью очищенной от снега проезжей части менее значений, представленных в табл. П 4.4 (ВСН 24-88).

Таблица П 4.4

Группа дорог по их транспортно-эксплуатационным характеристикам	Минимальная ширина полностью очищенной поверхности проезжей части, м
А	7,0 - 7,5
Б	7,0
В	6,0

18. **Наличие снежных валов** - имеются снежные валы на следующих участках проезжей части дорог и тротуаров (ГОСТ 50597-93):

– на пересечениях всех дорог в одном уровне и вблизи железнодорожных переездов в зоне треугольника видимости;

– ближе 5 м от пешеходного перехода;

– ближе 20 м от остановочного пункта общественного транспорта;

– на участках дорог, оборудованных транспортными ограждениями или повышенным бордюром;

– на тротуарах (учитывается при ДТП с пешеходами).

19. **Отсутствие ограждений, сигнализации в местах работ** - отсутствие или неполная номенклатура временных средств организации движения, предусмотренных Инструкцией по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ (ВСН 37-84).

20. **Плохая видимость дорожных знаков** - при установке дорожных знаков не соблюдены требования п 1.1 ГОСТ 23457-86, его технические характеристики не соответствуют требованиям ГОСТ 10807-78 или же дорожный знак не удовлетворяет следующим требованиям ГОСТ 50597-93:

Поверхность знаков должна быть чистой, без повреждений, затрудняющих их восприятие.

Для дорожных знаков со световозвращающей поверхностью в процессе их эксплуатации допускается снижение удельного коэффициента силы света ($кд \cdot лк^{-1} \cdot м^{-2}$) до следующих значений:

для белого цвета - не менее 35,
для желтого - не менее 20,
для красного - не менее 6,
для зеленого - не менее 4,
для синего - не менее 2.

Средняя яркость элементов изображения дорожных знаков с внутренним освещением ($кд \cdot м^{-2}$) не должна быть меньше следующих значений:

для белого и желтого цветов - 90,
для зеленого - 20,
для красного - 10,
для синего - 5.

Яркость элементов черного цвета не должна превышать 4 $кд \cdot м^{-2}$.

21. **Отсутствие дорожных знаков** - отсутствие дорожных знаков, предусмотренных действующей дислокацией.

22. **Неправильное применение дорожных знаков** - знаки установлены с нарушением требований действующих ГОСТ 10807-78 и ГОСТ 23457-86.

23. **Плохая различимость горизонтальной дорожной разметки** - износ дорожной разметки по площади (для продольной разметки измеряется на участке протяженностью 50 м) составляет более 50% при выполнении ее краской и 25% - термопластичными массами (ГОСТ Р 50597-93).

Коэффициент яркости дорожной разметки должен быть не менее значений, приведенных в табл. П 4.5:

Таблица П 4.5

Цвет	Коэффициент яркости разметки, %	
	Из обычных лакокрасочных материалов и термопластичных материалов	Из лакокрасочных и термопластичных материалов со световозвращающими свойствами
Белый	48	28
Желтый	29	21

24. **Ограниченная видимость** - видимость в плане, профиле и на пересечениях не соответствует требованиям СНиП 2.05.02-85.

Минимально-допустимые расстояния видимости поверхности дороги на кривых в плане должны соответствовать значениям, представленным в табл. П 4.6.

Таблица П 4.6

Радиус кривой в плане, м	Расстояние видимости поверхности дороги при ширине проезжей части, м			
	6,0	7,0	7,5	>9,0
100	100	115	120	130
150	120	140	160	180
200	130	160	180	200
250	140	170	200	240
300	160	190	220	250
400	175	220	250	250
500	190	240	250	250
600	200	250	250	250
800	220	250	250	250
1000	250	250	250	250

В продольном профиле расстояние видимости встречного автомобиля не должно быть меньше величин, указанных в табл. 10 СНиП 2.05.02-85.

Во всех случаях, где по местным условиям возможно попадание на дорогу с придорожной полосы людей и животных, следует обеспечивать боковую видимость прилегающей к дороге полосы на расстоянии 25 м от кромки проезжей части для дорог 1-Ш категорий и 15 м для дорог IV-V категорий.

На пересечениях автомобильных дорог в одном уровне при отсутствии застройки должно быть обеспечено расстояние видимости в соответствии с требованиями действующих нормативных документов (ГОСТ Р 50597-93).

25. **Отсутствие переходно-скоростных** полос - отсутствие переходно-скоростных полос на пересечениях в одном или в двух уровнях, на остановках общественного транспорта в соответствии с требованиями СНиП 2.05.02-85:

– на пересечениях и примыканиях в одном уровне в местах съездов на дорогах 1-Ш категорий: в том числе к зданиям и сооружениям, располагаемым в придорожной зоне: на дорогих 1 категории при интенсивности 50 прив. ед/сут и более съезжающих или въезжающих на дорогу (соответственно для полосы торможения или разгона); на дорогах П и Ш категорий - при интенсивности 200 прив. ед/сут и более.

– на транспортных развязках в разных уровнях - для съездов, примыкающих к дорогам 1-Ш категорий, независимо от интенсивности движения.

– на дорогах 1-IV категорий - в местах расположения площадок для остановок автобусов и троллейбусов, а на дорогах 1-Ш категорий также у автозаправочных станций и площадок для отдыха (у площадок, не совмещенных с другими сооружениями обслуживания, полосы разгона могут отсутствовать).

26. **Несоответствие параметров дороги ее категории** - геометрические параметры автомобильной дороги ниже предусмотренных требованиями СНиП 2.05.02-85 для данной технической категории.

27. **Несоответствие железнодорожного переезда предъявляемым требованиям** - параметры железнодорожного

переезда не соответствуют требованиям Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов.

28. **Неисправность переездной сигнализации** - переездная сигнализация не соответствует требованиям Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов.

29. **Отсутствие направляющих устройств и световозвращающих элементов на них** - в соответствии с требованиями ГОСТ 23457-86 отсутствуют:

– направляющие устройства;

– световозвращающие элементы на ограждающих и направляющих устройствах (при ДТП в темное время суток);

– не работает освещение в тумбах с внутренним освещением (при ДТП в темное время суток).

Примечание.

Требования, изложенные в пунктах 1, 2, 3, относятся ко всем эксплуатируемым автомобильным дорогам общего пользования с цементобетонным покрытием, любым покрытием из битумоминеральных смесей и ко всем дорогам и улицам городов и других населенных пунктов.

Приложение 3

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящих Правилах используются следующие термины и определения.

1. **Автомобильная дорога** - комплекс функционально-связанных конструктивных элементов и инженерных сооружений, обеспечивающих непрерывное и безопасное движение автомобилей и других транспортных средств с установленными скоростями, нагрузками и габаритами, а также участки земель, предоставленные для размещения этого комплекса, и воздушное пространство в пределах установленного габарита.

2. **Дорожно-транспортным происшествием (ДТП)** называется событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или были ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

3. Дорожно-транспортные происшествия подразделяются на следующие виды:

Столкновение - происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством.

Опрокидывание - происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

Наезд на стоящее транспортное средство - происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

Наезд на препятствие - происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.).

Наезд на пешехода - происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.).

Наезд на велосипедиста - происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

Наезд на гужевой транспорт - происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные, или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство. К этому виду также относится наезд на животное.

Падение пассажира - происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.; если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.

Падение пассажира из недвижущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием.

Иной вид ДТП - происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

4. **Погибшим** считается лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий в течение семи последующих суток.

5. **Раненым** считается лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения. В этом случае оказание амбулаторного лечения подтверждается документами (справками) медицинского учреждения.

6. **Ограниченная видимость** - расстояние видимости для данных условий движения не соответствует нормативным требованиям из-за геометрических характеристик дороги или по метеоусловиям.

7. **Дорожные условия, сопутствующие ДТП,** - фактические дорожные условия в месте ДТП на момент его совершения. Факт того, что неудовлетворительное дорожное условие (условия) явилось причиной ДТП, определяется решением суда (на основе результатов расследования).

Приложение 4

Форма 1

Сведения о дорожно-транспортных происшествиях

на подведомственных дорогах (участке дороги)

Дорожная организация .....

Название и граница обслуживаемого участка дороги ..... км

Начато .....

Окончено .....

№ п/п	Дата и время происшествия	Дата и время получения сообщения о ДТП с указанием источника	Место происшествия	Вид происшествия	Тип транспортного средства	Последствия ДТП		Дорожные условия, сопутствующие возникновению ДТП		Дорожные условия, явившиеся причиной ДТП. Кем установлено	Принятые меры по профилактике ДТП	Дата отправки донесения о ДТП с тяжкими последствиями
						количество погибших	количество раненых	вид неудовлетворительных дорожных условий	краткое описание неудовлетворительных дорожных условий			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Примечания: 1. Заполняется организацией, осуществляющей содержание дороги (участка дороги).

2. Графы 9-12 заполняют только при регистрации сведений о ДТП, возникновению которых сопутствовали неудовлетворительные дорожные условия.

3. Графа 11 заполняется после вынесения решения суда или органов дознания.

Приложение 5

Состояние аварийности на подведомственной сети дорог

Дорожная организация .....

Период учета (квартал, полугодие, девять месяцев, год)

Значение дорог	Количество ДТП			Число неудовлетворительных дорожных условий, отмеченных в ДТП-ДУ																									
	всего	в том числе ДТП-ДУ																											
		всего	из них зависящие от дорожных организаций	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	...	...	29
Федеральные: а)магистральные б)прочие, включая подъезды																													
Территориальные																													

Примечания: 1. ДТП-ДУ - дорожно-транспортное происшествие, которому сопутствовали неудовлетворительные *дорожные условия.*

2. В графах таблицы указать: в числителе - абсолютную величину показателя, в знаменателе - величину изменения показателя (с учетом знака изменения) в сравнении с соответствующим периодом прошлого года.

3. Общее число зарегистрированных неудовлетворительных дорожных условий может превышать количество ДТП-ДУ, так как в учетной карточке ДТП ГАИ отмечается до трех видов дорожных условий, способствующих возникновению ДТП.

4. Цифрами в таблице обозначены следующие виды неудовлетворительных дорожных условий: 01 - неровное покрытие; 02 - дефекты покрытия; 03 - низкие сцепные качества покрытия; 04 - неудовлетворительное состояние обочин; 05 - обочина занижена по отношению к проезжей части; 06 - несоответствие габарита моста ширине проезжей части; 07 - плохая видимость светофора; 08 - неисправность светофора; 09 - отсутствие горизонтальной разметки; 10 - отсутствие вертикальной разметки; 11 - деревья (опоры) на обочине; 12 - наличие наружной рекламы; 13 - отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек); 14 - отсутствие ограждений в необходимых местах; 15 - недостаточное освещение; 16 -неисправное освещение; 17 - сужение проезжей части (снег, строительные материалы и пр.); 18 - наличие снежных валов, ограничивающих видимость либо сужающих проезжую часть; 19 - отсутствие ограждений, сигнализации в местах работ; 20 - плохая видимость дорожных знаков; 21 - отсутствие дорожных знаков; 22 - неправильное применение дорожных знаков; 23 - плохая различимость горизонтальной дорожной разметки; 24 - ограниченная видимость; 25 - отсутствие переходно-скоростных полос; 26 - несоответствие параметров дороги ее категории; 27 - несоответствие ж/д переезда предъявляемым требованиям; 28 - неисправность переездной сигнализации; 29 - отсутствие направляющих устройств и световозвращающих элементов на них.

Приложение 6

АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

1. Анализ условий и причин ДТП следует проводить для определения роли дорожных условий в их возникновении и для назначения мер по повышению безопасности движения в местах происшествий.

Для анализа используют сведения о причинах и условиях ДТП, а также имеющиеся в дорожной организации данные о дорожных условиях на участках ДТП, собранные в ходе их диагностики.

Дорожные организации проводят следующие основные виды анализа на автомобильных дорогах:

– изучение условий и причин возникновения отдельных ДТП;

– изучение распределения ДТП по протяжению дорог;

– анализ аварийности на участках концентрации ДТП;

– оценка общего состояния аварийности на обслуживаемой сети дорог.

При изучении каждого ДТП, связанного с неудовлетворительными дорожными условиями, необходимо установить конкретные недостатки в содержании и инженерном обустройстве автомобильных дорог, способствовавшие его возникновению. Результатом анализа должны являться меры по устранению имеющихся недостатков. Исключение составляют случаи, когда устранение условий, способствовавших ДТП, не являются непосредственной функцией дорожных организаций (например, при происшествиях, связанных с отсутствием или неисправностью шлагбаума на железнодорожных переездах, неисправностью светофора и т.п.). В случаях, когда оперативно устранить причины ДТП в полном объеме невозможно, разрабатывают и осуществляют согласованные с Госавтоинспекцией мероприятия по организации движения и определяют перспективные меры (программы) по повышению безопасности движения на опасных участках, которые включают в план работ дорожных организаций.

2. Анализ распределения ДТП по протяжению дорог необходимо проводить ежегодно для выявления участков концентрации происшествий, изучения причин их возникновения на определенных

участках и назначения мероприятий по совершенствованию дорожных условий на этих участках.

Участки концентрации ДТП выявляют с учетом интенсивности транспортных потоков путем анализа распределения аварийности по участкам с расчетной протяженностью и по годам анализируемого периода (рассматриваются участки дорог между двумя смежными километровыми столбами с фактическим расстоянием между ними).

Для выявления участков концентрации ДТП необходима следующая исходная информация:

– сведения о фактической аварийности за последние три года, включая данные о местоположении каждого ДТП с точностью до километра;

– сведения о местоположении участков дорог в пределах населенных пунктов (включая населенные пункты сельского типа);

– сведения об интенсивности движения за последние три года (как исключение допускается использовать данные за последний год).

Участки концентрации ДТП выявляются на основе следующих показателей:

– абсолютного количества ДТП, возникших на участке дороги расчетной протяженности;

– коэффициента относительной аварийности, определяемого по формуле

$$Z = \frac{a \times 10^6}{365 \times N \times L \times n}, \qquad (1)$$

где a - число всех ДТП на участке дороги за последние три года;

N - среднегодовая суточная интенсивность движения, авт./ сут.;

L - фактическая длина участка дороги между соседними километровыми знаками 5.28;

n - число лет, за которые суммируются данные по ДТП (n = 3).

К участкам концентрации ДТП на дорогах общего пользования относятся километровые участки, на которых минимальное количество ДТП за три года в зависимости от интенсивности движения соответствует указанному в табл. П 6.1, и значение коэффициента относительной аварийности составляет не менее 0,3 на участках вне населенных пунктов и не менее 0,4 - в пределах населенных пунктов.

Таблица П 6.1

Интенсивность движения, авт. / сут	Минимальное количество ДТП за три года на участках их концентрации	
	вне населенных пунктов	в пределах населенных пунктов
менее 3 000	3	3
3000 - 5000	3	4
5000-13000	4	5
13000-17000	5	6
17000-19000	5	7
19000-21000	6	7
более 21000	7	8

В случае рассмотрения участков протяженностью более 1,5-2,0 км определяется фактическая плотность ДТП на 1 км рассматриваемого участка.

В зависимости от изменения числа ДТП за предыдущие три года, участки концентрации следует подразделять на три типа согласно табл. П 6.2.

Таблица П 6.2

Тип участка концентрации	Количество ДТП за последний год при среднем числе ДТП за три предыдущих года						
	1,0-1,20	1,20-1,50	1,50-2,20	2,20-2,85	2,85-3,20	3,20-3,50	Свыше 3,50
Стабильный	1 - 2	2	2-3	3-4	3 - 5	4-5	4-6
Прогрессирующий	3 и более	3 и более	4 и более	5 и более	6 и более	6 и более	7 и более
Затухающий	0	1	1	2 и менее	2 и менее	3 и менее	3 и менее

1 тип - стабильный, на котором число ежегодно возникающих ДТП существенно не меняется;

II тип- прогрессирующий, на котором за последний год анализируемого периода имеется рост числа ДТП до значений, указанных в табл. П 6.2 по сравнению со средним наблюдающимся уровнем аварийности;

Ш тип - затухающий, на котором за последний год имеется снижение числа ДТП по сравнению со средним наблюдавшимся уровнем аварийности в соответствии с табл. П 6.2.

По степени опасности участки концентрации ДТП следует подразделять на малоопасные, опасные и очень опасные, используя для этого показатель типа участков и величину коэффициента относительной аварийности. Количественные критерии оценки участков по степени опасности представлены в табл. П 6.3.

Таблица П 6.3

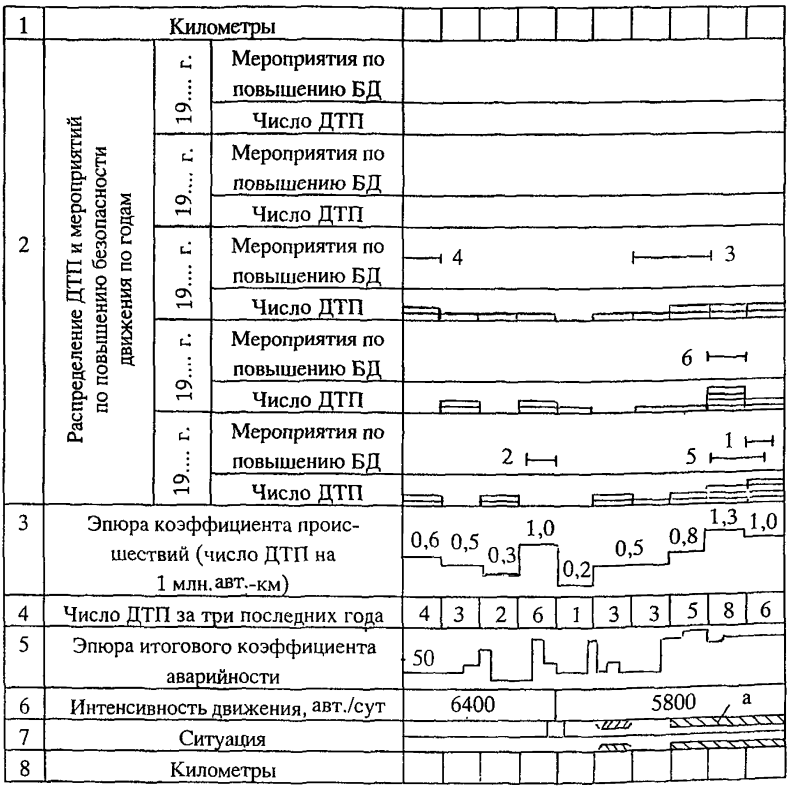
Степень опасности участка концентрации ДТП	Значение показателей аварийности по участкам дорог			
	вне населенных пунктов		в населенных пунктах	
	коэффициент относительной аварийности	тип участка концентрации ДТП	коэффициент относительной аварийности	тип участка концентрации
Мало-опасный	0,3 - 0,7 0,3 -1,5	Стабильный Затухающий	0,4 - 0,9 0,4-1,8	Стабильный Затухающий
Опасный	0,3 - 0,7 0,7-1,5 >1,5	Прогрессирующий Стабильный Затухающий	0,4 - 0,9 0,9-1,8 >1,8	Прогрессирующий Стабильный Затухающий
Очень опасный	>0,7 >1,5	Прогрессирующий Стабильный	>0,9 >1,8	Прогрессирующий Стабильный

Степень опасности участков концентрации ДТП должна учитываться в качестве одного из критериев при планировании мероприятий по повышению безопасности движения и использоваться при установлении очередности проведения дорожных работ.

3. Участки концентрации ДТП обозначают на линейных пикилометровых графиках ДТП, которые дорожно-эксплуатационные организации составляют для каждой дороги в отдельности. На графики в виде условных обозначений наносят данные о ДТП, значения коэффициентов происшествий, а также сведения о проведенных мероприятиях по повышению безопасности движения. Рекомендуемая форма линейного графика ДТП с примером его заполнения приведена ниже (оформление граф 3 - 6 графика должно предусматривать возможность корректировки содержащихся в них сведений).

Линейные графики ДТП составляют на все участки обслуживаемых дорог. В органах управления автомобильными дорогами допускается построение линейных графиков лишь для наиболее загруженных участков дорог с повышенным уровнем аварийности, автобусных маршрутов. Для федеральных дорог в органах управления дорогами необходимо иметь линейные графики на все их протяжение. Для более детального анализа аварийности линейные графики рекомендуют совмещать с сезонными графиками итогового коэффициента аварийности (построение сезонных графиков итогового коэффициента аварийности выполняют по методике, изложенной в ВСН 25-86), корректируемыми по мере проведения мероприятий, направленных на понижение итогового коэффициента.

Линейный график дорожно-транспортных происшествий



Примечание. В графах "Мероприятия по повышению БД" цифрами обозначены: 1 - строительство тротуаров;
2 - увеличение радиуса кривой в плане;
3 - разметка проезжей части;
4 - укрепление обочин; 5 - устройство шероховатой поверхностной обработки;
6 - укрепление кромки проезжей части;
а - населенный пункт.

4. Ежегодно для каждого участка концентрации ДТП с целью выявления причин его образования необходимо проводить анализ распределения происшествий по видам, времени суток и периодам года, учитывая причины и сопутствующие условия происшествий, зарегистрированные в журнале учета ДТП. В результате сопоставительного анализа количества ДТП в месте их концентрации и характера изменения эпюры сезонных графиков итогового коэффициента аварийности должны быть выявлены общие закономерности формирования аварийности на исследуемом участке. На основе имеющихся данных об условиях движения, а также непосредственного осмотра места концентрации ДТП, работники дорожно-эксплуатационных организаций назначают меры по снижению уровня аварийности.

5. Для объективной оценки результативности мероприятий, проводимых органами управления дорогами по обеспечению безопасности движения на обслуживаемой сети дорог, следует предусматривать проведение количественного анализа общего состояния аварийности на дорогах.

Исходными данными являются показатели, содержащиеся в таблице состояния аварийности, которую составляют по форме, указанной в приложении 3. Приведенные в ней значения позволяют количественно оценить состояние аварийности и основные тенденции ее изменения, связанные с дорожными условиями, на участках концентрации ДТП.

6. Для определения уровня обеспечения безопасности движения на отдельных дорогах общего пользования устанавливается доля их участков, характеризуемых различной степенью опасности, рассчитывается общий показатель относительной протяженности участков концентрации ДТП (в долях единицы) по следующей формуле

$$П = a_1 + k_1 a_2 + k_2 a_3 , \qquad (2)$$

где a_1, a_2, a_3 - относительная аварийность (в долях единицы) соответственно: малоопасных, опасных и очень опасных участков;

k_1, k_2 - безразмерные коэффициенты приведения участков дорог с различной степенью опасности к малоопасным участкам (k_1 = 2,2; k_2 = 4,0).

Оценка уровня обеспечения безопасности движения для дорог по результатам расчетов по формуле 2 определяется в соответствии с табл. П 6.4.

Таблица П 6.4

Значение П	Уровень безопасности движения на дороге
Менее 0,01	Высокий
0,01 - 0,07	Удовлетворительный
0,07-0,15	Низкий
Свыше 0,15	Критический

Полученная оценка может быть использована для оценки степени опасности дорог для движения и оценки деятельности дорожных организаций по обеспечению безопасности движения.

Извлечения из нормативных актов по вопросу учета дорожно-транспортных происшествий

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 25 июня 1995 г. № 647
г. Москва

Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий

Правительство Российской Федерации п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить прилагаемые Правила учета дорожно-транспортных происшествий и ввести их в действие с 1 января 1996 года.

2. Федеральным органам исполнительной власти привести ведомственные нормативные акты по вопросам учета дорожно-транспортных происшествий в соответствие с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных настоящим постановлением.

3. Министерству внутренних дел Российской Федерации по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации разработать и до 1 марта 1996 г. утвердить Положение о порядке предоставления информации о дорожно-транспортных происшествиях юридическим и физическим лицам, в том числе на договорной основе.

4. Министерству внутренних дел Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству здравоохранения и медицинской промышленности Российской Федерации, Государственному комитету Российской Федерации по статистике изучить в течение 1996 года возможность применения в государственной статистической отчетности порядка отнесения лиц к числу пострадавших, используемого в статистике Европейской комиссии Организации Объединенных Наций.

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 29 июня 1995 г. № 647

ПРАВИЛА
учета дорожно-транспортных происшествий
(Извлечения)

1. Общие положения

1. Правила учета дорожно-транспортных происшествий обязательны для выполнения на всей территории Российской Федерации.

3. Учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия. Учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется для изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий.

4. Учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется:

органами внутренних дел;

владельцами транспортных средств;

государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог.

Медицинские учреждения независимо от форм собственности ведут учет погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях.

5. В государственную статистическую отчетность по дорожно-транспортным происшествиям включаются сведения только о дорожно-транспортных происшествиях, в которых погибли или были ранены люди.

9. Сведения о дорожно-транспортных происшествиях являются открытыми для опубликования и представляются заинтересованным юридическим и физическим лицам в установленном порядке.

II. Учет дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел

10. Органы внутренних дел проводят учет дорожно-транспортных происшествий на территории обслуживания.

11. На каждое дорожно-транспортное происшествие, сведения о котором подлежат включению в государственную статистическую отчетность, заполняется карточка учета дорожно-транспортного происшествия. Форма карточки устанавливается Министерством внутренних дел Российской Федерации.

12. Порядок организации учета дорожно-транспортных происшествий, сбора и обобщения сведений о них и контроля за полнотой и достоверностью этих сведений определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

13. Орган внутренних дел, получивший сообщение о дорожно-транспортном происшествии, в котором погибли или были ранены люди, информирует о случившемся заинтересованных лиц в установленном порядке.

14. Главные государственные автомобильные инспектора городов и районов (районов в городах) организуют сверку с медицинскими учреждениями сведений о погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях, а также не реже одного раза в месяц предоставляют владельцам транспортных средств, государственным органам управления автомобильными дорогами, владельцам ведомственных и частных дорог возможность проведения сверки данных о дорожно-транспортных происшествиях.

IV. Учет дорожно-транспортных происшествий государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог

19. Государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог учитывают дорожно-транспортные происшествия, совершенные на дорогах, находящихся в их ведении.

20. Форма учета дорожно-транспортных происшествий государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог определяется Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации.

21. Государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог обязаны незамедлительно сообщать в территориальный орган внутренних дел о

каждом дорожно-транспортном происшествии, совершенном на дорогах, находящихся в их ведении.

22. Государственные органы управления автомобильными дорогами, владельцы ведомственных и частных дорог ежемесячно сверяют с территориальными органами внутренних дел сведения о дорожно-транспортных происшествиях, совершенных на дорогах, находящихся в их ведении.

Приложение 2
к приказу МВД России
от 19 июня 1996 г. N 328

ИНСТРУКЦИЯ
по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел
(Извлечения)

1. Общие положения

1.1. Учет дорожно-транспортных происшествий ведется в отделах (отделениях или группах) ГАИ горрайорганов внутренних дел и строевых подразделениях дорожно-патрульной службы ГАИ.

1.2. Учет ДТП осуществляется для оценки состояния аварийности, анализа причин и условий возникновения ДТП и принятия мер по их устранению.

1.3. Основной задачей учета ДТП является обеспечение постоянного и последовательного накопления сведений о ДТП, условиях, обстоятельствах, причинах их возникновения и последствиях.

1.4. В государственную статистическую отчетность включаются сведения о ДТП, в которых погиб или получил ранение (телесные повреждения) хотя бы один человек. На каждое ДТП с пострадавшими людьми заполняется Карточка учета дорожно-транспортного происшествия (приложение 7.1). Заполненная Карточка в установленном порядке передается на региональный и федеральный уровни.

2. Учет ДТП в строевых подразделениях дорожно-патрульной службы ГАИ

2.1. Учету подлежат все ДТП, имевшие место на обсаживаемых автомобильных дорогах (обслуживаемой территории), независимо от наступивших последствий.

2.2. ДТП является учтенным, если сведения о нем зарегистрированы в Журнале учета дорожно-транспортных происшествий.

При использовании электронно-вычислительной техники сведения о ДТП также должны быть систематизированы в соответствующей базе данных.

3. Учет ДТП в подразделениях ГАИ горайорганов внутренних дел

3.1. Учету подлежат все ДТП, имевшие место на обслуживаемых автомобильных дорогах (обслуживаемой территории), независимо от наступивших последствий.

3.2. ДТП является учтенным, если сведения о нем зарегистрированы в Журнале учета ДТП.

При использовании электронно-вычислительной техники сведения о ДТП также должны быть систематизированы в соответствующей базе данных.

4. Порядок проведения сверок сведений о ДТП

4.1. В целях обеспечения полноты и достоверности учета ДТП главные государственные автомобильные инспектора городов или районов (районов в городах) не реже одного раза в месяц организуют сверку сведений о ДТП с данными лечебно-профилактических учреждений.

4.2. Порядок проведения сверок с лечебно-профилактическими учреждениями определяется главным государственным автомобильным инспектором субъекта Российской Федерации по согласованию с областным, краевым, республиканским органом здравоохранения.

4.3. Результаты сверок с лечебно-профилактическими учреждениями оформляются справкой и докладываются главному

государственному автомобильному инспектору города, района (района в городе).

4.4. Командиры строевых подразделений дорожно-патрульной службы ГАИ организуют работу по отслеживанию состояния пострадавших в ДТП на обслуживаемых автомобильных дорогах (обслуживаемой территории), которые были госпитализированы, в течение 7 суток после совершения ДТП.

4.5. Главные государственные автомобильные инспектора городов, районов (районов в городах), командиры строевых подразделений дорожно-патрульной службы ГАИ не реже одного раза в месяц предоставляют владельцам транспортных средств (юридическим лицам), дорожным и коммунальным службам либо владельцам дорог возможность проведения сверки данных о ДТП.

4.6. При необходимости главные государственные автомобильные инспектора субъектов Российской Федерации предоставляют возможность проведения сверки данных о ДТП представителям областных, краевых, республиканских организаций.

4.7. При проведении сверок юридическим лицам предоставляются сведения о ДТП с участием принадлежащего им транспорта, характеризующие место ДТП, дорожные условия, транспортные средства, участвовавшие в происшествии, нарушения правил дорожного движения участниками ДТП, количество пострадавших. Запрещается передавать данные о месте жительства и работы (учебы) участников и пострадавших в ДТП.

4.8. В случае выявления в ходе сверок сведений о ДТП с пострадавшими, совершенных вне территории обслуживания данного подразделения ГАИ (но в пределах республики, края, области, автономного образования), информация о них в срок не более одних суток направляется в соответствующий территориальный горрайорган внутренних дел.

В случае выявления при сверке сведений о ДТП, совершенных вне пределов республики, края, области, автономного образования, информация о них направляется в управление (отдел) ГАИ МВД, ГУВД, УВД соответствующего субъекта Российской Федерации.

4.9. Учет ДТП, выявленных в результате сверок, осуществляется в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий и настоящей Инструкцией.

5. Порядок информирования заинтересованных лиц о ДТП

5.1. В целях оказания помощи гражданам и юридическим лицам подразделения ГАИ осуществляют их информирование о ДТП. При этом подразделения ГАИ передают:

сведения о пострадавших в ДТП (погибших и получивших телесные повреждения, повлекшие госпитализацию пострадавшего) - в горрайорганы внутренних дел по месту их жительства в срок не более одних суток с момента совершения ДТП либо в срок не более одних суток после установления личности пострадавшего;

сведения о принадлежащих гражданам и юридическим лицам транспортных средствах (месте нахождения, хранения и др.), водители которых погибли в ДТП или получили телесные повреждения, повлекшие госпитализацию, - в ГАИ горрайорганов внутренних дел по месту их регистрации в срок не более одних суток с момента совершения ДТП . Если такое транспортное средство эксплуатируется по доверенности, выданной органами юстиции, то сведения о нем передаются в горрайорган внутренних дел по месту жительства водителя в срок не более одних суток с момента совершения ДТП.

5.2. На основании поступивших сообщений о пострадавших в ДТП либо транспортных средствах, водители которых пострадали в ДТП, органы внутренних дел (подразделения ГАИ) информируют о случившемся родственников пострадавших (а при их отсутствии администрацию предприятия, организации по месту работы, учебы пострадавших) или владельцев транспортных средств в срок не более одних суток с момента получения такого сообщения.

5.3. Порядок передачи сообщений (нарочным, по телефону, факсу и т.п.), а также объем передаваемой информации определяются главными государственными автомобильными инспекторами субъектов Российской Федерации. О передаче сообщений делается отметка в Журнале учета ДТП.

6. Порядок заполнения Карточки учета дорожно-транспортного происшествия и передачи сведений на региональный и федеральный уровни

6.1. Карточка заполняется работником подразделения ГАИ, оформляющим материалы по ДТП. Заполнение позиций производится

непосредственно текстом (где это предусмотрено) и проставлением отметок у соответствующего значения показателя.

Раздел 2. Место совершения ДТП.

В данном разделе позиции 1-4, заполняются нулями для ДТП, совершенных в городах и населенных пунктах (если ДТП не совершено на участках дорог в городах и населенных пунктах).

Для ДТП, совершенных вне городов или иных населенных пунктах, в позициях 6-9 проставляются нули.

1. Дорога. Если ДТП произошло на дороге, включая участки, проходящие по территории населенных пунктов, указывается название (титул) дороги и ее цифровое значение из кодификатора федеральных дорог (приложение 7.2). Для территориальных автомобильных дорог управлениями (отделами) ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации разрабатываются собственные кодификаторы (классификаторы).

2. Расстояние. Сведения о месте ДТП заполняются с точностью до километра и метра для федеральных магистральных и прочих федеральных дорог. Для остальных дорог заполняются с точностью до километра.

3. Значение дороги. Проставляется цифрой, соответствующей значению дороги, определяемой по справочной таблице. Если происшествие имело место не на дороге и вне населенного пункта (карьер и т.п.), а также на участке строящейся дороги (не принятой в эксплуатацию), проставляется значение "5" - другие места.

4. Категория дороги. Проставляется цифрой из паспорта автомобильной дороги (СНиП 2.05.02-85).

5. Район. Указывается название и цифровое значение из классификатора кодов городов и районов, разработанного управлением (отделом) ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъекта Российской Федерации.

6. Населенный пункт. Указывается название и цифровое значение из кодификатора кодов городов и районов, разрабатываемого управлением (отделом) ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъекта Российской Федерации.

7. Статус населенного пункта. Указывается цифровое значение соответствующего статуса населенного пункта, определяемое по справочной таблице, независимо от места ДТП в населенном пункте

(дорога, проходящая через населенный пункт, улица, подъезд к магазину, двору и т.п.).

8. Улица. Указывается соответствующее значение из кодификатора улиц, разработанного отправлением (отделом) ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъекта Российской Федерации.

9. Категория улицы. Указывается соответствующее значение.

Раздел 3. Вид и схема ДТП.

1. Вид ДТП. Указывается номер соответствующего вида ДТП. Отнесение происшествий к определенному виду производится в соответствии с перечнем видов ДТП и их определением. В тех случаях, когда происшествие имело несколько фаз (последовательно состояло из двух и более видов), в графоклетке указывается значение для вида ДТП начальный фазы.

2. Схема ДТП. Проставляется цифровой код соответствующей схемы ДТП. Если происшествие имело две фазы (столкновение с последующим опрокидыванием), то указывается цифровое значение начальной схемы ДТП.

Если схема происшествия не установлена (транспортные средства скрылись с места совершения), проставляется "99".

3. Количество транспортных средств, участвовавших в ДТП. Проставляется цифрами: 01, 02 и т.д. Указывается общее количество участвовавших в происшествии транспортных средств, включая те, сведения о которых внесены в дополнительные Карточки.

4. Количество участников ДТП. Проставляется цифрами: 01, 02 и т.д. Указывается суммарное число водителей всех транспортных средств, участвовавших в происшествии, и всех пострадавших в ДТП. включая тех, сведения о которых внесены в дополнительные Карточки. Их количество должно соответствовать числу участников ДТП, на которых заполнены сведения в разделе 6.

Раздел 4. Дорожные условия.

1. Элементы плана и профиля дороги. Указываются цифровые значения элементов плана и продольного профиля дороги. В первой графоклетке проставляется элемент плана, во второй - профиля. Например, конец спуска с правым поворотом дороги в плане обозначается как "25".

2. Сооружения и инженерные устройства дороги. При наличии на месте ДТП сооружений и инженерных устройств проставляется их соответствующее цифровое значение. Если место ДТП характеризуется двумя элементами одновременно, то в первой графоклетке проставляется цифровой индекс первого элемента, во второй - второго. При наличии только одного элемента во второй графоклетке проставляется "0". Если место ДТП не характеризуется ни одним из перечисленных элементов, то в двух графоклетках проставляется "00".

3. Ширина проезжей части. Указывается фактическая ширина проезжей части (округленная до ближайшего целого значения в метрах). Если ширина составляет менее 10 метров, то указывается соответственно 04, 05 и т.д.

4. Ширина обочины. Указывается фактическая ширина обочины в дециметрах. Например, ширина обочины 1,78 м запишется как 18.

5. Ширина тротуара. Указывается фактическая ширина (в дециметрах) тротуара свободная для прохода пешеходов. Например, 1,9 м запишется как 19. При отсутствии тротуара - проставляется "00".

6. Ширина разделительной полосы. Указывается фактическая ширина разделительной полосы в дециметрах. При отсутствии разделительной полосы проставляется "00". Если ширина разделительной полосы составляет 10 и более метров то указывается "99".

7. Вид покрытия. Проставляется значение соответствующего вида покрытия дороги на месте ДТП.

8. Состояние проезжей части. Указывается цифровое значение состояния проезжей части дороги. Если состояние проезжей части в момент совершения ДТП не известно, то проставляется "0".

9. Освещение. Проставляется соответствующее значение. Если освещение в момент совершения ДТП не известно, то проставляется "0".

10. Состояние погоды. Указывается соответствующее значение. Если состояние погоды в момент совершения ДТП не известно, то проставляется "0".

11. Дорожные условия, сопутствующие совершению ДТП. Допускается одновременное заполнение от одного до трех видов дорожных условий (по две графоклетки на каждое). Если заполняются значения для одного или двух видов дорожных условий, в оставшихся графоклетках проставляются соответственно "0000" или "00". Если место ДТП не характеризуется ни одним из приведенных видов дорожных условий, то во всех графоклетках проставляются нули.

КАРТОЧКА УЧЕТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ **Приложение 7.1**

Раздел 1. Общие сведения

1. Код региона (респ. край, область, авт. область, округ)	2. Отчетный номер карточки (по МВД, УВД)	3. Контрольная сумма	4. Учетный номер карточки (по ГО-РОВД)	5. Вид операции 1 - Направляется для записи 2 - Вносятся изменения 3 - Изъятие карточки	6. Дата число, месяц, год	7. Время час. мин.

Раздел 2. Место совершения ДТП

1. Дорога _____

3. *Значение дороги*
1 - Федеральная
2 - Территориальная субъекта Федерации
3 - Ведомственная
4 - Частная
5 - Иная
6 - *Другие места*

2. Расстояние _____ км _____ м

5. *Район* _____

4. Категория дороги

6. Населенный пункт _____

7. Статус населенного пункта
1 - *Столица республики,* краевой, областной центр
2 - Город республиканского, краевого, областного значения
3 - Райцентр, город районного значения
4 - Иной населенный пункт

8. Улица _____

дом № _____

9. *Категория улицы*
1 - Магистральная дорога
2 - Магистральная ул. общегород. значения
3 - Магистральная ул. районного значения
4 - Улица, дорога местного значения
5 - Прочие улицы

Раздел 3. Вид и схема ДТП

1. Вид ДТП	2. Схема ДТП	3. Кол-во ТС, участвовавших в ДТП	4. Кол-во участников ДТП
1 - *Столкновение* 2 - Опрокидывание Наезд на: 3 - *стоящее ТС* 4 - препятствие 5 - пешехода 6 - *велосипедиста* 7 - гужевой транспорт 8 - Падение пассажира 9 - Иной вид ДТП			

Раздел 4. Дорожные условия

1. Элементы плана и профиля дороги
1 - Прямая в плане 2 - Кривая в плане
3 - Горизонтальный 4 - Уклон
5 - Конец спуска (начало подъема)
6 - Вершина подъема (начало спуска)

2. Сооружения и инженерные устройства дороги
1 - Мост, эстакада 2 - Тоннель
3 - Пешеходный переход
4 - Перекресток 5 - Перегон
6 - Остановка обществ. транспорта
7 - Регулируемый ж/д переезд с дежурным
8 - Регулируемый ж/д переезд без дежурного
9 - Нерегулируемый ж/д переезд

3. Ширина пр. части, м ___

4. Ширина обочины, дм ___

5. Ширина тротуара, дм ___

6. Ширина разделит. полосы, дм ___

7. Вид покрытия
1 - Асфальтобетонное
2 - То же, с поверхностной обработкой
3 - Цементобетонное
4 - *Щебеночное* (гравийное)
5 - То же, обработанное *вяжущими* материалами
6 - Грунтовое
7 - *Иной вид покрытия*

8. Состояние проезжей части
1 - Сухое 2 - Мокрое
3 - Загрязненное
4 - Свежеуложенная поверхностная обработка
5 - Заснеженное 6 - Гололедица
7 - Обработанное противогол. материал.
8 - *Со снежным накатом*

9. Освещение
1 - Светлое время суток
В темное время суток:
2 - Включено
3 - Не включено
4 - Отсутствует

10. Состояние погоды
1 - Ясно
2 - Пасмурно
3 - Туман
4 - Дождь
5 - Снегопад

11. Дорожные условия, сопутствующие совершению ДТП
01 - Неровное покрытие 02 - Дефекты покрытия
03 - *Низкие сцепные качества покрытия*
04 - Неудовлетворительное состояние обочин
05 - Обочина занижена по отношению к проезжей части
06 - *Несоответствие габарита моста ширине проезжей части*
07 - Плохая видимость светофора 08 - Неисправность светофора
09 - Отсут. гориз. разметки 10 - Отсут. вертик. разметки
11 - Деревья (опоры) на обочине 12 - Наличие наружной рекламы
13 - Отсутствие тротуаров (пешеходных дорожек)
14 - Отсутствие ограждений в необходимых местах
15 - Недостаточное освещение 16 - Неисправное освещение
17 - Сужение проезжей части (снег, строит. материал и пр.)
18 - Наличие снежных валов, ограничивающих видимость либо сужающих пр. часть
19 - Отсутствие ограждений, сигнализации в местах работ
20 - Плохая видимость дор. знаков 21 - Отсутствие дор. знаков
22 - Неправильное применение дорожных знаков
23 - Плохая различимость горизонтальной дорожной разметки
24 - Ограниченная видимость
25 - Отсутствие переходно-скоростных полос
26 - *Несоответствие параметров дороги ее категории*
27 - Несоответствие ж/д переезда предъявляемым требованиям
28 - Неисправность переездной сигнализации
29 - *Отсутствие направляющих устройств и световозвращающих* элементов на них

Приложение 7.2
к Инструкции по учету дорожно-транспортных происшествий в органах внутренних дел

Кодификатор федеральных дорог

№	НАЗВАНИЕ	НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГИ	КОД
1	2.	3	4
		ФЕДЕРАЛЬНЫЕ МАГИСТРАЛЬНЫЕ ДОРОГИ	
1.	"БЕЛАРУСЬ"	Москва - гр. с Беларусью (на Минск) через Смоленск	0001
2.	"КРЫМ"	Москва - Белгород - гр. с Украиной (на Симферополь) через Тулу, Орел, Курск	0002
3.	"УКРАИНА"	Москва - Брянск - гр. с Украиной (на Киев) через Калугу	0003
4.	"ДОН"	Москва - Новороссийск через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар (подъезды к Липецку, Воронежу, Ростову-на-Дону, Краснодару, аэропорту Домодедово)	0004
5.	"УРАЛ"	Москва - Челябинск через Рязань, Пензу, Самару, Уфу	0005
6.	"КАСПИЙ"	Москва (Кашира) - Астрахань через Тамбов, Волгоград	0006
7.	"ВОЛГА"	Москва - Уфа через Владимир, Н.Новгород, Казань	0007
8.	"ХОЛМОГОРЫ"	Москва - Архангельск через Ярославль, Вологду	0008
9.	"БАЛТИЯ"	Москва - гр. с Латвией (на Ригу)	0009
10.	"РОССИЯ" "СКАНДИНАВИЯ"	Москва - С.-Петербург (через Новгород, Тверь) С.-Петербург - гр. с Финляндией (через Выборг)	0010
11.	"НАРВА"	С.-Петербург - гр. с Эстонией (на Таллин)	0011
12.	"КОЛА"	С.-Петербург - Мурманск через Петрозаводск	0018
13.	"ВЯТКА"	Чебоксары - Сыктывкар через Йошкар-Олу, Киров	0022
14.	"КАВКАЗ"	Краснодар (Павловская) - Махачкала - гр. с Азербайджаном (на Баку) через Грозный (подъезды к Майкопу, Ставрополю, Черкесску, Владикавказу, Грозному, Махачкале)	0029
15.	"БАЙКАЛ"	Челябинск - Новосибирск через Курган, Омск	0051
16.	"БАЙКАЛ"	Новосибирск - Иркутск через Кемерово, Красноярск	0053
17.	"БАЙКАЛ"	Иркутск - Чита	0055
18.	"ЧУЙСКИЙ ТРАКТ"	Новосибирск - Бийск - гр. с Монголией	0052

1	2	3	4
19.	"ЕНИСЕЙ"	Красноярск - Кызыл - гр. с Монголией через Абакан	0054
20.	"ЛЕНА"	Большой Невер - Якутск	0056
21.	"КОЛЫМА"	Якутск - Магадан	0057
22.	"АМУР"	Чита - Хабаровск через Невер, Биробиджан	0058
23.	"УССУРИ"	Хабаровск - Владивосток	0060
		ПРОЧИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДОРОГИ	
1.		Брянск - Новозыбков - гр с Беларусью (на Гомель)	0013
2.		Новошахтинск - Майский (от гр. с Украиной до магистрали "ДОН")	0019
3.		С.-Петербург - Псков	0020
4.		Пустошка - Невель - гр. с Беларусью (на Киев, Одессу)	0020
5.		Волгоград - Каменск-Шахтинский - гр с Украиной (на Днепропетровск, Кишинев)	0021
6.		Ростов-на-Дону - Таганрог - гр. с Украиной (на Харьков, Одессу)	0023
7.		Новороссийск - Керченский пролив (из Симферополя)	0025
8.		Джубга - Сочи - гр. с Грузией (на Тбилиси, Баку)	0027
9.		Самара - Большая Черниговка - гр с Казахстаном (на Уральск, Актюбинск)	0032
10.		Челябинск - Троицк - гр с Казахстаном (на Кустанай, Караганду)	0036
11.		Омск - Черлак - гр. с Казахстаном (на Павлодар, Семипалатинск)	0038
12.		Москва - Рославль - гр. с Беларусью (на Боборуйск, Слуцк) через Малоярославец	0101
13.		Кострома - Иваново	0113
14.		Вологда - Новая - Ладога (через Тихвин до магистрали "КОЛА")	0114
15.		Новгород - Псков (через Сольцы, Порхов)	0116
16.		Орел - Брянск - до магистрали "УКРАИНА"	0141
17.		Брянск - Смоленск - гр. с Беларусью (на Витебск)	0141
18.		Тросна - Калиновка	0142
19.		Курск - Борисоглебск (до магистрали "КАСПИЙ") через Воронеж	0144
20.		Цивильск - Ульяновск	0151
21.		Астрахань - Ставрополь через Элисту	0154
22.		Чита - Забайкальск - гр. с Китаем	0166
23.		Псков - Изборск - гр. с Эстонией (на Ригу)	0212

1	2	3	4
24.		Гвардейск - Неман - гр. с Литвой (на Ригу) через Шяуляй, Елгаву	0216
25.		Калининград - Нестеров - гр. с Литвой (на Вильнюс, Минск, магистраль "БЕЛАРУСЬ") через Черняховск	0229
26.		Барнаул - Рубцовск - гр. с Казахстаном (на Семипалатинск)	0349
27.		Калуга - Орел через Перемышль, Белев	1092
28.		Орел - Тамбов через Ливны, Елец, Липецк	1119
29.		Калуга - Рязань через Тулу, Михайлов	1132
30.		Нижний Новгород - Саранск (через Арзамас)	1158
31.		Пенза - Саратов	1158
32.		Йошкар-Ола - Зеленодольск - магистраль "ВОЛГА"	1173
33.		Саранск - Ульяновск через Сурское	1178
34.		Воронеж - Тамбов	1193
35.		Тамбов - Пенза	1208
36.		Сызрань - Волгоград через Саратов	1228
37.		Казань - Ульяновск через Буинск	1241
38.		Пермь - Екатеринбург	1242
39.		Майкоп - Кореновск через Усть-Лабинск	1253
40.		Оренбург - Илек - гр. с Казахстаном (на Уральск)	1335
41.		Нытва - Кудымкар	1344
42.		Екатеринбург - Тюмень	1351
43.		Екатеринбург - Курган через Шадринск	1354
44.		Тюмень - Омск через Ялуторовск, Ишим	1402
45.		Рублево-Успенское шоссе	1403
46.		Ильинское шоссе (со спецподъездами)	1404
47.		Московское малое кольцо через Икшу, Ногинск, Бронницы, Голицыно, Истру	1405
48.		Московское большое кольцо через Дмитров, Сергиев посад, Орехово-Зуево, Воскресенск, Михнево, Балабаново, Рузу, Клин (с подъездом к гос. комплексу "Таруса" и проездами по его территории)	1406
49.		С.-Петербургское южное полукольцо через Кировск, МГУ, Гатчину, Большую Ижору	1407
50.		Адлер (а/д Джубга - Сочи) - Красная Поляна	1408
51.		Прохладный - Джубга - Эльбрус через Баксан	1409
52.		Култук- Монды	1410
53.		Урвань (а/д "КАВКАЗ") - Уштулу через верхнюю Балкарию	1411
54.		Владикавказ - Нижний Ларс до гр. с Грузией	1412

1	2	3	4
55.		Алагир (а/д "КАВКАЗ") - Нижний Зарамаг до гр. с Грузией	1413
56.		Владикавказ-Алагир	1414
57.		Тюмень - Ханты-Мансийск через Тобольск, Нефтеюганск	1415
58.		Улан-Удэ (а/д "БАЙКАЛ") - Кяхта до гр. с Монголией	1416
59.		Иркутск - Усть-Ордынский	1418
60.		Южно-Сахалинск - Корсаков	1488
61.		Южно-Сахалинск - Холмск	1489

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПОДЪЕЗДЫ ДО АЭРОПОРТА, МОРСКОГО, РЕЧНОГО ПОРТА, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ОТ ГОРОДОВ

№	ГОРОДА	КОД
1.	Петропавловск-Камчатский	9001
2.	Анадырь	9002
3.	Дудинка	9003
4.	Нарьян-Мар	9004
5.	Салехард	9005
6.	Ханты-Мансийск	9006
7.	От рабочих поселков Палана, Тура	9007
8.	Владикавказ	9008

ДРУГИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПОДЪЕЗДЫ

№		КОД
1.	К гр. с КНР (с. Джалинда) от а/д "ЛЕНА"	9101
2.	К гос. комплексу "Завидово" от а/д "РОССИЯ" (с проездами по его территории)	9102
3.	К Кавказскому гос. биосферному заповеднику через Майкоп, Гузерипль от а/д Джубга-Сочи	9103
4.	К г. Сургуту от а/д Тюмень - Ханты-Мансийск	9104

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
1. Общие положения	3
2. Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий на подведомственной сети дорог	4
Приложение 1. Акт обследования дорожных условий в месте совершения ДТП	7
Приложение 2. Определение характеристик дорожных условий, сопутствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий	8
Приложение 3. Термины и определения	16
Приложение 4. Сведения о дорожно-транспортных происшествиях на подведомственных дорогах (участке дороги)	19
Приложение 5. Состояние аварийности на подведомственной сети	20
Приложение 6. Анализ дорожно-транспортных происшествий на дорогах общего пользования	22
Приложение 7. Извлечения из нормативных актов по вопросу учета дорожно-транспортных происшествий	29

gost.e-ecolog.ru