МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РСФСР

Для служебного пользования

Экз.№

ИНСТРУКЦИЯ
ПО УЧЕТУ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

ВСН 15-87

Минавтодор РСФСР

Москва 1987

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РСФСР

ИНСТРУКЦИЯ

ПО УЧЕТУ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

ВСН I5-87

Минавтодор РСФСР

Москва I987

УДК 625.7.096

Инструкция по учету дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования (ВСН 15-87) /Гипродорнии. - М.: ЦЕНТИ Минавтодора РСФСР, 1987. - 24 с.

Инструкция переработана на основе Правил учета дорожно-транспортных происшествий, введенных в действие с 1 января 1988 г. на основании приказа МВД СССР от 24.04.84 № 85, основных положений ВСН 15-73, ВСН 25-76, а также приказов по Минавтодору РСФСР, касающихся уточнения и изменения отдельных положений ВСН 15-73.

Инструкцией определен порядок учета, анализа и служебной проверки причин и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, а также оповещения вышестоящих дорожных организаций об аварийности на обслуживаемой сети автомобильных дорог общего пользования, нарушениях проезда по дорогам и других чрезвычайных происшествиях.

В переработке ее приняли участие сотрудники Гипродорнии кандидаты технических наук В.Д. Белов (научное редактирование), В.В. Чванов (разделы 1-5, приложения 2-4), Б.Б. Анохин (разд. 4, прил. 4), инж. С.С. Петросян (разд. 4, приложения 3, 4); сотрудники ВНИИ МВД кандидаты технических наук Б.Н. Баваров, С.Г. Бородина (прил. 1); зав. отделом безопасности движения Управления эксплуатации Минавтодора РСФСР инж. В.И. Татарников (разд. 6, приложения 5-7).

Предназначена для дорожно-эксплуатационных организаций Минавтодора РСФСР.

Предложения и замечания по содержанию просьба направлять по адресу: 109089, Москва, наб. Мориса Тореза, 34, Гипродорнии.

Зам. директора по
научной работе
канд. техн. наук А.Я. Эрастов

Министерство автомобильных дорог РСФСР	Ведомственные строительные нормы	ВСН I5-87
	Инструкция по учету дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования	Взамен ВСН I5-73

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

I.I. Инструкция определяет единый порядок учета дорожно-транспортных происшествий и обязательна для выполнения всеми дорожными организациями Минавтодора РСФСР, проводящими учет и анализ дорожно-транспортных происшествий на обслуживаемой сети дорог общего пользования (ДРСУ, ДРСуч.,автодоры, автомобильные дороги, республиканские дорожные объединения, Управление эксплуатации автомобильных дорог).

I.2. В дорожных организациях учет дорожно-транспортных происшествий на обслуживаемых дорогах проводят в целях:

оценки общего состояния аварийности;

изучения и устранения причин дорожно-транспортных происшествий, возникновению которых способствовали неудовлетворительные дорожные условия;

выявления опасных участков сети дорог с повышенной вероятностью возникновения дорожно-транспортных происшествий;

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

Для достижения указанных целей в рамках внутриведомственной системы учета дорожно-транспортных происшествий необходимо обеспечить в дорожных организациях:

достоверность и оперативность получения данных о дорожно-транспортных происшествиях в соответствии с порядком, регламентируемым данной инструкцией;

Внесена Государственным проектно-изыскательским и научно-исследовательским институтом Гипродорнии	Согласована Главным управлением ГАИ МВД СССР 11 мая 1987 г.	Утверждена Срок взамен Министерством дения с автомобильных дорог РСФСР 1 января 1988г.

своевременное обобщение и анализ сведений о дорожно-транспортных происшествиях;

использование полученных при учете и анализе данных для разработки эффективных мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

I.3. Учет и анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях, а также работа по обеспечению безопасности движения должны проводиться дорожными организациями в тесном контакте с Государственной автомобильной инспекцией.

I.4. Руководители дорожных организаций должны нести ответственность за выполнение работ по совершенствованию дорожных условий, направленных на обеспечение безопасности движения и осуществлять руководство этими работами.

I.5. Контроль за соблюдением положений, изложенных в Инструкции, в дорожных организациях необходимо производить по подчиненности.

2. КЛАССИФИКАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ[I]

2.I. Дорожно-транспортными называются происшествия с участием хотя бы одного находящегося в движении транспортного средства, повлекшие гибель людей, либо телесные повреждения, либо повреждение транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества.

2.2. В число погибших при дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) включаются люди, скончавшиеся от полученных ранений на месте ДТП или в течение семи суток с момента происшествия.

2.3. В число раненых при ДТП включаются люди, которые получили телесные повреждения, вызвавшие потерю трудоспособности либо необходимость госпитализации на срок не менее одного дня, либо назначения амбулаторного лечения после оказания первой медицинской помощи.

2.4. В государственную статистическую отчетность включаются сведения органов внутренних дел о ДТП, повлекших гибель или ранение людей, а также о размере материального ущерба от них. Данные о ДТП с материальным ущербом без пострадавших подлежат учету, но их не включают в государственную статистическую отчетность.

[I] Классификация ДТП соответствует принятой Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными приказом МВД СССР от 24.04.84 № 85 и введенными в действие I января I985 г.

2.5. В государственную статистическую отчетность не включают сведения о ДТП, совершенных:

на огражденных и охраняемых территориях предприятий, организаций, аэродромов, воинских частей и других объектах с пропускной системой въезда и выезда;

во время проведения мероприятий по автомобильному или мотоциклетному спорту (соревнования, тренировки и т.п.), когда пострадали водители-спортсмены, судьи или другой персонал, обслуживающий спортивные мероприятия.

2.6. Не подлежат учету происшествия:

с тракторами, другими самоходными машинами и механизмами при выполнении ими основных производственных операций, для которых они предназначены (пахоты, прокладки траншей, скирдования, уборки сельхозпродуктов на полях, лесозаготовки, погрузочно-разгрузочных работ, произведенных с помощью автокранов или методом самосвала, установки мачт, опор и т.п.). Под данное исключение не подпадают случаи, когда на этих машинах и механизмах выполнялись транспортные работы (перевозка сельхозпродуктов от уборочной техники, даже если она производится не по дороге, а по полю или обочине дороги и т.п.);

возникшие в результате умышленных действий, направленных на лишение жизни или причинение вреда здоровью людей или имуществу;

явившиеся следствием попытки пострадавшего покончить жизнь самоубийством;

возникшие в результате стихийных бедствий, если водитель не имел возможности предотвратить данное происшествие. В частности, не подлежат учету происшествия, возникшие в результате удара молнии в транспортное средство, падения на транспортное средство сломанных ветром деревьев, веток и т.п. В случае, если водитель имел возможность предотвратить происшествие или обязан был предусмотреть возможные последствия стихийных бедствий (например, размыв проезжей части вследствие ливневых дождей и т.п.), то происшествие подлежит учету;

возникшие в результате нарушения техники безопасности и правил эксплуатации транспортных средств при отсутствии водителя за рулем (запуск двигателя с помощью заводной рукоятки или пуск двигателя при включенной передаче; при сцепке-расцепке транспортных средств с прицепами, тракторными санями и сельхозорудиями и т.п.;

не связанные с их технической неисправностью пожары на движущихся транспортных средствах.

2.7. Дорожно-транспортные происшествия подразделяют на следующие виды:

столкновение - движущиеся транспортные средства столкнулись друг с другом или с подвижным составом железных дорог. К этому виду происшествия относят и столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности), и подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством;

опрокидывание - движущееся транспортное средство опрокинулось. К этому виду происшествий не относят опрокидывания, которым предшествовали другие виды происшествий;

наезд на стоящее транспортное средство - движущееся транспортное средство наехало на стоящее, а также на прицеп или полуприцеп;

наезд на препятствие - транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опору моста, столб, дерево, мачту, строительные материалы, ограждения и т.д.);

наезд на пешехода - транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство. К этому виду относят также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, бревна, трос, канат и т.п.);

наезд на велосипедиста - транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство;

наезд на гужевой транспорт - транспортное средство либо наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство;

наезд на животных - транспортное средство либо наехало на птиц, диких или домашних животных (включая вьючных и верховых), либо сами животные или птицы ударились о движущееся транспортное средство;

прочие происшествия - не относящиеся к перечисленным выше ви-

дам. К этим видам относят сходы трамвая с рельс (не вызвавшие столкновения или опрокидывания), падение перевозимого груза или предмета, отброшенного колесом транспортного средства на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо), падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др.

3. УЧЕТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

3.1. В дорожных организациях подлежат учету все ДТП, возникшие на обслуживаемых участках дорог. К ним относят ДТП с пострадавшими, а также и без пострадавших с материальным ущербом, подлежащие учету в соответствии с требованиями Правил учета ДТП МВД СССР (см. разд. 2).

3.2. Сведения о ДТП, возникших на участках дорог, обслуживаемых данной дорожно-эксплуатационной организацией (ДРСУ, ДРСуч.), регистрируют в журнале учета ДТП (прил. 2). Его заполняют по данным органов внутренних дел, дополняют результатами анализа дорожных условий, способствовавших возникновению происшествий, и сведениями о мерах по профилактике ДТП, принятых дорожными организациями. При получении сообщений от участников дорожного движения о возникших ДТП в журнале учета регистрируют дату и время их получения. Сведения о таких ДТП следует уточнять при периодической сверке данных о происшествиях в органах внутренних дел (см.п.3.4).

Для каждой из дорог, находящейся в ведении данной организации, составляют отдельные журналы учета ДТП, которые при необходимости могут быть сброшюрованы в один. Он должен быть пронумерован, прошнурован, скреплен печатью. Журнал надлежит хранить в течение трех лет с даты последней записи.

3.3. Особое внимание в дорожных организациях нужно уделять учету ДТП, при которых, согласно материалам по ДТП в органах внутренних дел, были зарегистрированы неудовлетворительные дорожные условия, способствовавшие совершению происшествий (перечень отдельных видов неудовлетворительных дорожных условий представлен в прил. 1). В журнале учета ДТП необходимо регистрировать дату и время получения сообщений о ДТП, возникновению которых способствовали неудовлетворительные дорожные условия, и о ДТП с тяжки-

ми последствиями (прил. 5), а также дату отправки донесений об указанных ДТП в соответствии с порядком оповещения о них вышестоящих организаций (см. п. 6.I.а).

3.4. Ежемесячно, до 5 числа следующего за отчетным месяца, следует сверять имеющиеся в ДРСУ (ДРСуч.) сведения о ДТП на обслуживаемых участках дорог с данными органов внутренних дел. В журнал учета ДТП вносят дополнительные данные о происшествиях, о которых дорожные организации ранее информированы не были. Сверку данных о ДТП производят в органах внутренних дел (строевых подразделениях ДПС и горрайорганах внутренних дел). При сверке данных о ДТП, связанных с неудовлетворительными дорожными условиями, необходимо уточнить и указать в журнале учета ДТП (гр. I3) конкретные обстоятельства возникновения указанных происшествий с целью их последующего анализа (см. п. 4.3.).

Учитывая, что установленные ранее данные о ДТП могут быть скорректированы по результатам расследования органами внутренних дел, при последующих сверках в журнал учета ДТП должны быть внесены соответствующие изменения. В случаях выявления ДТП, донесения о которых должны быть представлены в порядке, определяемом п.6.I., но не были ранее представлены, в вышестоящую организацию незамедлительно направляют донесения (прил. 5) с указанием причин задержки.

3.5. Журнал учета ДТП заполняют сотрудники дорожно-эксплуатационных организаций (ДРСУ,ДРСуч.). Ответственность за правильность и своевременность вносимых в журнал записей возлагают на работников службы эксплуатации дорог или иных лиц, назначенных приказом по данной дорожной организации (инженерно-технических работников службы эксплуатации). Контроль за исполнением осуществляет главный инженер дорожной организации.

3.6. Учет ДТП в автодорах (автодорогах) и республиканских объединениях ведется на основе данных Госавтоинспекции и донесений, поступающих из подчиненных дорожно-эксплуатационных организаций, на основании которых составляют таблицу состояния аварийности (приложение 3). Для контроля за учетом ДТП, проводимым в низовых организациях, поступающие от них данные о происшествиях ежеквартально необходимо сверять со сведениями органов внутренних дел. Учет и сверка данных о ДТП в автодорах (автодорогах) производятся сотрудниками отделов эксплуатации дорог и безопасности движения и контролируется заместителем начальника по экс-

плуатации (в случае отсутствия такой должности - главным инженером).

4. АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

4.1. В целях повышения эффективности деятельности дорожных организаций по обеспечению безопасности движения необходимо проводить анализ ДТП. Он заключается в комплексном изучении и обобщении данных учета ДТП, установлении влияния отдельных факторов дорожных условий на аварийность и динамику ее изменения. На основе изучения ДТП разрабатывают планы проведения мероприятий по повышению безопасности движения, назначают очередность их выполнения, оценивают эффективность реализации мероприятий.

4.2. В дорожно-эксплуатационных организациях необходимо проводить следующие основные виды анализа аварийности на обслуживаемых участках дорог:

условий и причин возникновения отдельных ДТП;

распределения ДТП по протяжению дорог;

общего состояния аварийности на обслуживаемой сети дорог.

4.3. Анализ отдельных ДТП следует проводить в целях установления роли дорожных условий в их возникновении и назначения мер по повышению безопасности движения на участках происшествий, связанных с неудовлетворительными дорожными условиями. Для анализа используют сведения о причинах и сопутствующих условиях ДТП, зарегистрированные в органах внутренних дел (материалы по ДТП), а также собранные в ходе натурных обследований и имеющиеся в дорожной организации данные о состоянии дорожных условий на участках ДТП. В ходе тщательного изучения каждого ДТП, связанного с неудовлетворительными дорожными условиями, необходимо установить конкретные недостатки в содержании и инженерном обустройстве автомобильных дорог, способствовавшие их возникновению. Результатом анализа должны являться меры по профилактике ДТП, связанных с неудовлетворительными дорожными условиями, а также решения, повышающие уровень организации работ по содержанию дорог. Исключения составляют случаи, когда устранение условий, способствовавших ДТП, не является непосредственной функцией дорожных организаций (например при происшествиях, связанных с отсутствием или неисправностью шлагбаума на железнодорожных переездах, неисправностью светофора и т.п.). В случае, если оперативно устранить причины ДТП в полном объеме невозможно, совместно с ГАИ разрабатывают и осуществляют мероприятия по организации движения и определяют перспективные ме-

ры по повышению безопасности движения на опасных участках, которые включают в планы работ дорожных организаций.

4.4. Анализ распределения ДТП по протяжению дорог необходимо выполнять для выявления участков концентрации происшествий, изучения причин их возникновения в данном месте дороги и назначения мероприятий по совершенствованию дорожных условий.

К местам концентрации ДТП следует относить километровые участки дорог, где число происшествий составляет четыре и более за последние три года, а значение коэффициента происшествий превышает 0,4. Величину коэффициента происшествий устанавливают на основе данных учета ДТП за последние три года и для каждого километра дороги рассчитывают по следующей формуле

$$Z = \frac{a \cdot 10^6}{365 \cdot N \cdot L \cdot n} ,$$

где Z - коэффициент происшествий, число ДТП на I млн. авт-км;

a - число всех ДТП за последние три года на I км дороги;

N - среднегодовая интенсивность движения, авт./сут;

L - длина участка дороги, равная I км;

n - число лет (n=3).

На основе рассчитанных значений коэффициента происшествий необходимо выполнять сравнительную оценку опасности участков концентрации ДТП и в зависимости от степени их опасности, а также тяжести последствий ДТП назначать очередность проведения работ по обеспечению безопасности движения.

4.5. Для выявления участков концентрации ДТП на обслуживаемой сети дорог дорожно-эксплуатационные организации составляют линейные покилометровые графики ДТП 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 приведена в прил. 4 (оформление граф 3-6 графика должно предусматривать возможность корректировки содержащихся в них сведений).

Линейные графики ДТП составляют в ДРСУ на все участки обслуживаемых дорог. В автодорах могут быть предусмотрены варианты табличной формы анализа сведений о ДТП в сочетании с построением линейных графиков для наиболее загруженных участков дорог с повышен-

ным уровнем аварийности, автобусных маршрутов. В автодорогах необходимо иметь линейный график на все протяжение обслуживаемой дороги общегосударственного значения. Для более детального анализа аварийности линейные графики ДТП 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.

4.6. Для каждого участка концентрации ДТП с целью установления 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.

4.7. В автодорах, автодорогах и республиканских дорожных объединениях следует предусматривать проведение количественного анализа общего состояния аварийности на обслуживаемых подчиненными дорожными организациями дорогах общего пользования. Цель этого вида анализа ДТП - объективная оценка результативности проведимых мероприятий и деятельности дорожных организаций по обеспечению безопасности движения на обслуживаемой сети дорог. Исходными данными для анализа являются показатели, содержащиеся в таблице состояния аварийности, которую составляют по форме, указанной в прил. 3. Приведенные в ней показатели позволяют количественно оценить состояние и основные тенденции изменения уровня аварийности, связанной с неудовлетворительными дорожными условиями в целом и детально - по условиям, зависящим от деятельности дорожных организаций.

5. СЛУЖЕБНАЯ ПРОВЕРКА ПРИЧИН И ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

5.I. По каждому ДТП с тяжкими последствиями (прил. 5) и ДТП с пострадавшими, единственной причиной которых явились неудовлетворительные дорожные условия, ведется служебная проверка причин и обстоятельств их совершения. Проверку проводят в течение I2 ч с момента получения сообщения о таких ДТП.

5.2. Служебную проверку причин и обстоятельства ДТП ведут руководители вышестоящих дорожных организаций или иные инженерно-технические работники этой организации, уполномоченные на это ее руководителем.

5.3. На основе данных, полученных при изучении всех обстоятельств ДТП, производящий служебную проверку обязан установить последовательность возникновения аварийной обстановки, определить причины и наметить вид мероприятий по предупреждению подобных ДТП, направленных на совершенствование дорожных условий. Результаты служебной проверки должны быть учтены при составлении донесений о ДТП (прил. 5).

6. СИСТЕМА ОПОВЕЩЕНИЯ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ, НАРУШЕНИЯХ ПРОЕЗДА ПО ДОРОГАМ И ДРУГИХ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

6.I. Руководители и дежурные организаций и предприятий обязаны докладывать по подчиненности и непосредственно в министерство (в Управление эксплуатации автомобильных дорог) в рабочее время с 9.30 до I8 ч (время московское) по телефону 287-9I-39, а в нерабочее время по телефону 287-08-52 ответственным дежурным министерства с последующим подтверждением телетайпограммой:

не позднее I2 часов - с момента получения сообщения о дорожно-транспортных происшествиях (в том числе с собственным транспортом и самоходными механизмами организаций и предприятий), повлекших гибель трех и более человек или ранение пяти и более человек, с рейсовыми автобусами (независимо от числа погибших) или при ранении пяти и более человек, а также о всех дорожно-транспортных происшествиях, связанных с неудовлетворительным состоянием обслуживаемых дорог (по форме согласно прил 5);

незамедлительно - по получении сообщения (по форме согласно прил. 6) о каждом случае перерыва движения на автомобиль-

ных дорогах общегосударственного и республиканского значения более трех часов, причинах их вызвавших и мерах, принимаемых для восстановления нормального проезда, а также об обрушениях мостов зданий и сооружений, пожарах и наводнениях (затоплениях, сносе сооружений, зданий и т.п.).

6.2. Дорожные организации обязаны немедленно оповещать Госавтоинспекцию и транспортные организации о возникших на обслуживаемых участках дорог опасностях для движения транспортных средств при резком ухудшении или изменении дорожных условий. По согласованию с ГАИ должны быть приняты меры по временному ограничению или прекращению движения транспортных средств, если под воздействием погодных факторов дорожные условия не обеспечивают бесперебойного и безопасного движения. Водителей информируют об изменении условий движения установкой временных дорожных знаков или других форм предупреждения.

Приложение I

Описание неудовлетворительных дорожных условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий (извлечения из Методических рекомендаций о порядке регистрации дорожных условий в местах совершения дорожно-транспортных происшествий", утвержденных ГУ ГАИ МВД СССР)

I. Скользкое покрытие - состояние покрытия, которое не обеспечивает надежного контакта с колесом автомобиля. В летний период скользкость наблюдается, как правило, на гладких покрытиях и связана с наличием на них воды, пыли, грязи, с выступлением на них битума от высокой температуры. Скользкость свежеуложенного покрытия обусловлена образованием на нем масляной пленки. Она также может наблюдаться на влажных, загрязненных глинистым грунтом покрытиях - у примыканий грунтовых дорог к главным. В зимний период причина скользкости, как правило, - гололед, снежный накат, наледь, которые могут образовываться как на гладких, так и на шероховатых поверхностях. Скользкое покрытие как фактор, способствовавший возникновению ДТП, следует отмечать в тех случаях, когда оно было причиной заноса автомобиля, а также столкновения транспортных средств, наезда на пешехода или препятствие из-за потери устойчивости автомобиля или увеличения длины тормозного пути.

2. Неровное покрытие - состояние покрытия, на поверхности которого имеются существенные неровности и деформации, образованные возвышениями, впадинами, выбоинами, волнами, трещинами и другими разрушениями, влияющими на управление автомобилем. Наличие на покрытии деформаций и разрушений может быть основной или сопутствующей причиной столкновений и опрокидываний транспортных средств. Неровное покрытие как причина ДТП фиксируется в тех случаях, когда внезапный и непредвиденный выезд на выбоину, впадину и другие неровности покрытия проезжей части дороги, необозначенные знаком, вызвал резкое изменение траектории движения транспортного средства и как следствие - ДТП.

3. Неудовлетворительное состояние обочины - состояние обочин, при котором съезд и остановка на них транспортных средств затруднены из-за наличия на их поверхности колей, ям, выбоин, грязи, снега; состояние покрытия обочин, уклон и ровность не обеспечивают стока воды; их поверхность располагается ниже или выше кромки проезжей части дороги. Неудовлетворительное состояние обочины как условие, способствующее возникновению ДТП, фиксируется, когда заезд на нее вызвал резкое изменение траектории движения автомобиля, а также, когда из-за неудовлетворительного состояния обочин для стоянки использовалась проезжая часть дороги и это было одной из причин либо наезда на стоящий автомобиль, либо столкновения (попутного или встречного), вызванного смещением траектории движения.

4. Несоответствие габарита моста ширине проезжей части дороги - габарит (ширина проезжей части моста) равен или меньше ширины проезжей части дороги на подходах к нему. Несоответствие габарита моста ширине проезжей части дороги особенно часто способствует возникновению ДТП при расположении мостов после затяжных спусков, где водители развивают высокую скорость и не успевают выбрать траекторию движения автомобиля, соответствующую узкой проезжей части моста.

5. Несоответствие железнодорожного переезда предъявляемым требованиям - видимость железнодорожного пути с дороги на расстоянии 50 м от переезда в обе стороны <400 м, видимость переезда < 100 м, ширина переезда меньше ширины проезжей части дороги, отсутствие либо неисправность шлагбаума, неудовлетворитель-

ное состояние покрытия на переезде, отсутствие электрического освещения и предусмотренных дислокацией дорожных знаков.

6. Деревья, опоры светильников - как причина ДТП фиксируется только в случае, если наезд произошел на деревья и опоры светильников, расположенные от края проезжей части на расстоянии, меньшем следующих величин по категориям дорог;

Категория дороги	I	II	III	IУ	У
Минимальное приближение к кромке проезжей части, м	7,25	6,25	4,00	2,75	2,50

7. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек - как условие, способствовавшее ДТП, регистрируется в случаях наездов на пешеходов, нарушивших ПДД, на участках дорог в пределах населенных пунктов при отсутствии или неудовлетворительном состоянии тротуаров, пешеходных дорожек, обозначенных пешеходных переходов, затрудняющих их использование.

8. Отсутствие ограждений на опасных участках дорог - отсутствие ограждений на участках, на которых их установка предусмотрена в соответствии с требованиями ГОСТ 23457-86.

9. Недостаточное освещение проезжей части - отсутствие или недостаточное освещение проезжей части дороги (либо мощность ламп недостаточна, либо горят не все лампы и средняя яркость покрытий менее требуемой СНиП 2.05.02-85, где электрическое освещение в темное время суток предусмотрено действующими нормативами).

IO. Отсутствие ограждений и сигнализации в местах производства работ- на участках дорог, где проводятся строительные или ремонтные работы, нет средств организации дорожного движения и сигнализации (или они установлены не полностью), предупреждающих водителей об имеющейся на ремонтируемом участке опасности, обозначающих разрешенный маршрут движения, обеспечивающих безопасные условия движения по участку и на подходах к нему. Как условие, способствовавшее возникновению ДТП, данный фактор регистрируется в тех случаях, когда из-за отсутствия или неполной номенклатуры предусмотренных схемой временно установленных средств организации движения, своевременно не предупрежденный водитель автомобиля неожиданно въехал на ремонтируемый участок дороги без изменения скорости и траектории движения.

II. Отсутствие дорожных знаков или неправильное их применение - отсутствие предусмотренных дислокацией знаков, предупреждающих об условиях движения, предписывающих двигаться с теми или

иными режимами, запрещающих движение, информирующих о направлении движения и т.д. Под неправильным применением знаков следует понимать случаи, когда они установлены с нарушением действующих нормативов. Кроме того, знаки могут быть закрыты ветками деревьев, строениями и другими препятствиями, а также иметь плохую видимость как днем, так и в темное время суток (поверхность знака загрязнена или повреждена, знак наклонен или развернут). При этом расстояние, на котором знак должен быть опознан, составляет не $<$ 150 м.

I2. Неисправность светофора или плохая его видимость - перегорели лампы или сигналы светофора и символы на светофильтрах (линзах - рассеивателях) различаются на расстоянии $\angle$ I00 и 50 м из-за запыленности светофора, недостаточного напряжения или малой мощности ламп, наличия зеленых насаждений.

I3. Отсутствие горизонтальной разметки проезжей части или плохая видимость - отсутствие на проезжей части дороги линий горизонтальной разметки, предусмотренной схемой организации движения. Плохая видимость разметки может быть результатом применения некачественных материалов, сильного износа или разрушения, следов торможения автомобиля, загрязнения, а в зимний период - занесения снегом.

I4. Иные условия - к ним относятся неучтенные в п. I-I3 условия. В их число входят: радиус кривой в плане менее нормы; отсутствие или недостаточная ширина обочин; ограничение видимости из-за строений, насаждений и других препятствий; сужение проезжей части дорожно-строительными машинами, материалами и т.п.; отсутствие на остановках общественного транспорта переходно-скоростных полос, остановочных площадок; разрушение дорожных сооружений (мостов, путепроводов, тоннелей, труб); размыв обочин; последствия обвалов, оползней. Кроме того, к иным условиям может быть отнесено плохое содержание дорог в зимний период - наличие части дороги льда, валов снега из-за несвоевременной и некачественной уборки. Этот вид неудовлетворительных дорожных условий подлежит регистрации лишь в том случае, если установлено его влияние на факт совершения ДТП или его наличие повлияло на тяжесть наступивших последствий.

Приложение 2

Журнал
учета дорожно-транспортных происшествий

Автодор (Автодорога).....

ДРСУ № .....

Граница обслуживаемого участка дороги.....км

Год.....

Начато.....

Кончено.....

№ п	Дата и время происшествия	Дата и время получения сообщения о ДТП с указанием источника	Место происшествия, км+м	Вид происшествия	Тип транспортного средства	Последствия ДТП		Причины ДТП в результате нарушения ПДД		Условия, способствовавшие возникновению ДТП			Принятые меры по профилактике ДТП	Дата отправки донесения о ДТП по инстанции
						количество погибших	количество раненых	водителями, велосипедистами, возчиками	пешеходами	неисправность транспортного средства	дорожные условия			
											вид неудовлетворительных дорожных условий	краткое описание неудовлетворительных дорожных условий		
I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2	I3	I4	I5

Примечания. I. Графы 2-I2 журнала заполняют по данным учетных карточек ДТП, находящихся в органах внутренних дел.

2. Графы 3, I2-I5 заполняют только при регистрации сведений о ДТП, возникновению которых способствовали неудовлетворительные дорожные условия.

Приложение 3

Таблица состояния аварийности

Дорожная организация (Автодор, Автодорога, республиканское объединение)_____

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

Значение дорог	Количество ДТП			Число неудовлетворительных дорожных условий, отмеченных в ДТП-ДУ, зависящих от дорожных организаций												
	всего	в том числе ДТП-ДУ		01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
		всего	из них, зависящие от дорожных организаций														
Общегосударственные																	
Республиканские																	
Областные и местные																	
Итого;																	

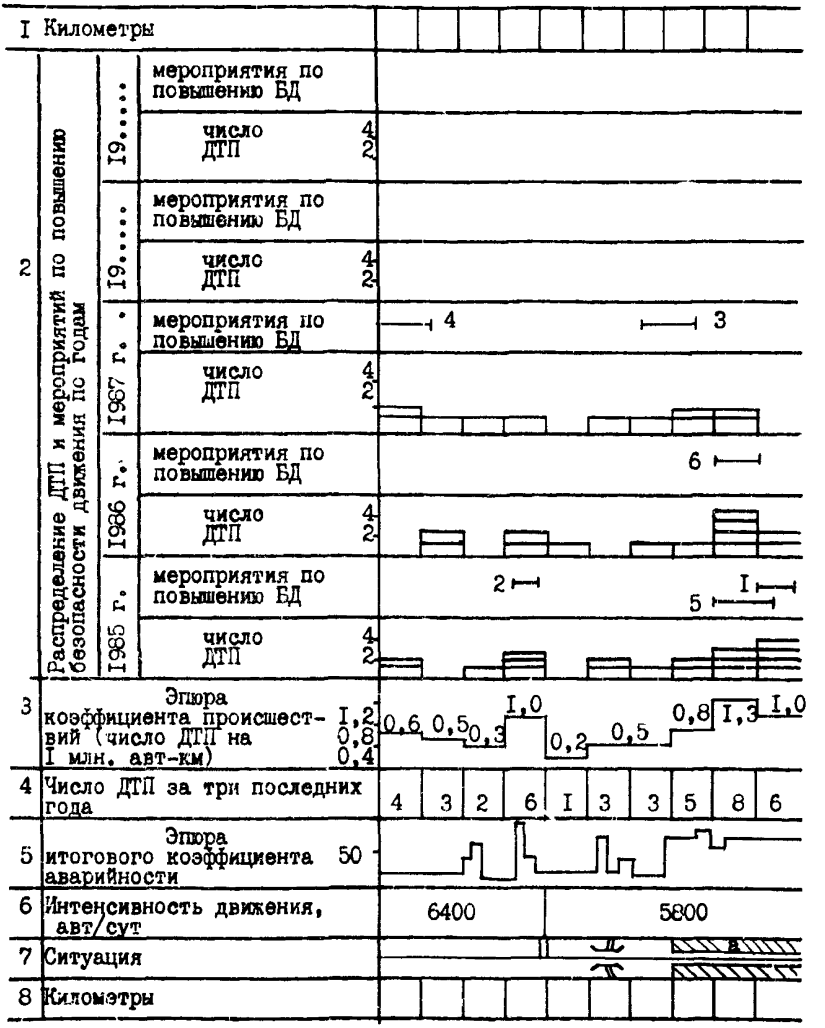
Примечание. 1. В графах таблицы указывать: в числителе – абсолютную величину показателя; в знаменателе – величину изменения показателя (с учетом знака изменения) в сравнении с соответствующим периодом прошлого года.

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

3. Цифрами в таблице обозначены следующие виды неудовлетворительных дорожных условий: 01 – скользкое покрытие; 02 – неровное; 03 – неудовлетворительное состояние обочины; 04 – несоответствие габарита моста ширине проезжей части дороги; 05 – то же, железнодорожного переезда предъявляемым требованиям; 06 – деревья, опоры светильников; 07 – отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек; 08 – то же, ограждений на опасных участках дорог; 09 – недостаточное освещение проезжей части; 10 – отсутствие ограждений и сигнализации в местах производства работ; 11 – то же, дорожных знаков или неправильное их применение; 12 – неисправность светофора или плохая его видимость; 13 – отсутствие горизонтальной разметки проезжей части или плохая видимость; 14 – иные условия

Приложение 4

Линейный график дорожно-транспортных происшествий



Примечание. В графах "мероприятия по повышению БД" цифрами обозначены: I - 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, 8 - населенный пункт

Приложение 5

Донесение

о дорожно-транспортных происшествиях с тяжкими последствиями и дорожно-транспортных происшествиях, связанных с неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог

1. Дата и время происшествия_____

2. Место происшествия_____

(наименование дороги, значение:

_____

общегосударственная, республиканская и т.п., км, плюс метры)

3. Сведения об участвовавших в происшествии транспортных средствах_____

(марки и типы, ведомственная принадлежность (владелец)

_____

_____

4. Характеристика дороги на месте происшествия_____

вид покрытия и

_____

состояние проезжей части; условия способствующие возникновению

_____.

ДТП)

_____

_____

_____

_____

5. Вид происшествия_____

(столкновение, опрокидывание, наезд на:

_____

стоящее транспортное средство, препятствие, пешехода, велосипе-

_____

диста, гужевой транспорт, животное и т.д.)

6. Обстоятельства и причины происшествия_____

_____

_____

Продолжение прил. 5

7. Последствия происшествия:

а) погибло человек _____

б) ранено человек _____

в) повреждение транспортных средств и других материальных ценностей _____

(грузы, здания, сооружения)

_____

8. Принятые меры _____

_____

_____

Начальник (ДРСУ, Автодора, Автомобильной дороги)

Примечание. На каждый случай дорожно-транспортного происшествия на подведомственном транспорте донесение составляется в трех экземплярах, из которых не позднее двух дней со дня происшествия по одному экземпляру направляется вышестоящей организации и отраслевому обкому профсоюза.

О дорожно-транспортных происшествиях на подведомственном транспорте, повлекших за собой гибель трех и и более человек не позднее 12-ти часов с момента совершения таких ДТП, сообщается телеграфом ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог (117218, Москва, ул. Кржижановского, 20/30, корп. 5).

Приложение 6

Донесение

об обрушениях мостов, зданий и сооружений, пожарах и последствиях наводнения

1. Организация, предприятие _____

2. Объединение, трест, управление строительства _____

3. Дата, время и место происшествия _____

_____

_____

4. Вид и краткое описание происшествия _____

_____

_____

5. Причины происшествия _____

_____

_____

6. Последствия происшествия _____

_____

_____

7. Ущерб от происшествия _____

_____

8. Перечень мероприятий и сроки исполнения по устранению причин и последствий происшествия _____

_____

_____

"___" _____ 19 г.

Руководитель предприятия, организации, учреждения _____

_____

Оглавление

С.

I. Общие положения..... 3

2. Классификация дорожно-транспортных происшествий..... 4

3. Учет дорожно-транспортных происшествий..... 7

4. Анализ дорожно-транспортных происшествий..... 9

5. Служебная проверка причин и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий..... I2

6. Система оповещения о дорожно-транспортных происшествиях, нарушениях проезда по дорогам и других чрезвычайных происшествиях..... I2

Приложения.

I. Описание неудовлетворительных дорожных условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий..... I3

2. Журнал учета дорожно-транспортных происшествий..... I7

3. Таблица состояния аварийности..... I8

4. Линейный график дорожно-транспортных происшествий..... 20

5. Донесение о дорожно-транспортных происшествиях с тяжкими последствиями и дорожно-транспортных происшествиях, связанных с неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог.... 2I

6. Донесение об обрушениях мостов, зданий и сооружений, пожарах и последствиях наводнения..... 22

Инструкция
по учету дорожно-транспортных происшествий
на автомобильных дорогах общего пользования
ВСН I5-87
Минавтодор РСФСР

Ответственный за выпуск В.Д. Белов

Подписано в печать 19.06.87.Формат бумаги 60х84 1/16.
Уч.-изд.л. 1,5. Печ.л. 0,7. Тираж 3 тыс. экз.
Печать плоская. Изд.№ 4773. Заказ №1702

Ротапринт ЦБНТИ Минавтодора РСФСР: Москва,
Зеленодольская,3

gost.e-ecolog.ru