

# ПРОФИЛАКТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОЛИЦИИ

Зиганшин М.М., Хандогина А.В.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – КАК ЭЛЕМЕНТЫ МЕХАНИЗМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Аннотация:** Предметом исследования настоящей статьи являются вопросы организации дорожного движения транспортной системы как элементы механизма обеспечения безопасности в сфере дорожного движения. Объектом статьи является комплекс общественных отношений, складывающиеся в процессе организации дорожного движения по обеспечению транспортной безопасности. Автор подробно рассматривает такой аспект темы, как несоответствие транспортной системы Российской Федерации потребностям социально-экономического развития страны. Внимание государства сегодня должно быть сконцентрировано на системном подходе к обеспечению безопасности дорожного движения, который предполагает применение комплексных мер, направленных на предотвращение дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий. Особое внимание в статье уделяется к инженерному оборудованию автомобильных дорог (техническим средствам организации дорожного движения), как к объектам транспортной инфраструктуры. Основную долю дорожно-транспортных происшествий с недостатками эксплуатационного состояния дорог составляют: отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки, отсутствие дорожных знаков в необходимых местах, неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков. Инженерное оборудование автомобильных дорог в значительной степени способствует стабилизации режимов движения транспортных средств, безопасности, экономичности и комфортабельности дорожного движения, смягчению отрицательного воздействия транспортных потоков на окружающую среду. Методологической основой исследования послужила система базирующихся на диалектической теории познания общенаучных и частных научных методов, включая системный, формально-логический (дедукция и индукция, анализ и синтез, сопоставление и т.д.), структурно-функциональный, сравнительно-правовой и другие. Основным выводом проведенного исследования является совершенствование организации дорожного движения, в частности: определение единых правовых основ организации дорожного движения на территории Российской Федерации; формирование условий и механизмов организации движения, направленных на обеспечение безопасности и их устойчивости; снижение экономических потерь в дорожном движении; формирование единого подхода по организации дорожного движения на территориях муниципальных районов и городских округов; создание правовых условий для координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и владельцев, автомобильных дорог в сфере организации дорожного движения. Особым вкладом автора в исследовании темы является результатом самостоятельного исследования. Личный вклад автора в исследование проблемы состоит в следующем: приведен анализ и состояние безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации; показана роль государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России; выявлены проблемы несоответствие транспортной системы Российской Федерации потребностям социально-экономического развития страны; предложены пути совершенствования органи-

защиты дорожного движения. Новизна статьи заключается в том, что совершенствование и развитие организации дорожного движения способствует стабилизации режимов движения транспортных средств, обеспечению транспортной безопасности, экономичности и комфортабельности дорожного движения.

**Ключевые слова:** Транспортная система, транспортная безопасность, автомобильные дороги, участники дорожного движения, технические средства, организация дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, дорожные знаки, дорожная разметка, национальный стандарт.

**Review:** The research subject is the range of questions of traffic organization as the elements of the road safety provision mechanism. The research object is the set of social relations in the sphere of traffic organization. The authors consider the problem of inconformity of Russian transport system with the needs of socio-economic development of the country. The government's attention should be focused on the system approach to road safety provision which includes the application of complex measures aimed at road accidents prevention and their consequences lightening. Special attention is paid at technical equipment of roads as the objects of transport infrastructure. The majority of road accidents caused by the operating condition of roads include the absence or poor visibility of horizontal road markings, the absence of traffic signs in places where they are needed; improper use or poor visibility of traffic signs. Technical equipment of roads to a large extent promotes traffic stabilization, safety, economic efficiency and comfort of traffic, decreases the damaging impact of traffic on the environment. The research methodology includes the system of general and special scientific methods, based on the dialectical theory. The authors apply the system and formal logical methods (deduction and induction, analysis and synthesis, comparison and others), the structural-functional and other methods. The authors suggest the ways of traffic organization improvement, particularly the establishment of a uniform legal framework of road traffic organization in Russia; the creation of the conditions and mechanisms of traffic organization aimed at safety and sustainability provision; the decrease of economic losses in road traffic; the formation of a uniform approach to traffic organization on the territories of municipalities and districts; the creation of a legal framework for the coordination of the activities of federal executive authorities, regional authorities, local authorities and roads' owners in the sphere of traffic organization. The authors analyze the condition of road traffic safety in the Russian Federation; demonstrate the role of the state in the transport system functioning and development; reveal the problems and inconformity of the transport system of Russia with the needs of socio-economic development of the country; offer the ways of road traffic organization improvement. The authors conclude that the improvement and development of road traffic organization promote the stabilization of traffic, road safety provision, economic efficiency and comfort of traffic.

**Keywords:** National standard, road markings, road signs, road accident, road traffic organization, technical equipment, road users, roads, traffic safety, transport system.

По-прежнему актуальными  
остаются проблемы обеспечения  
безопасности дорожного движения...

**В. В. Путин**

**В** Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортная система объединяет все регионы страны, что является необходимым условием

ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Под транспортной системой понимается совокупность транспортных средств, инфраструктуры и управления, функционирующих на территории Российской Федерации.

Главной задачей государства в сфере функционирования и развития транспортной

системы России является создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее преимущество.

Важную роль в социально-экономическом развитии страны играет безопасность транспортной системы. Транспортные происшествия негативно влияют на экономическое развитие страны. По оценкам экспертов, ежегодные потери от транспортных происшествий достигают 8 процентов валового внутреннего продукта[1].

Следует отметить, что проведенный анализ проблем отдельных аспектов несоответствия транспортной системы потребностям социально-экономического развития страны показывает, что они не являются проблемами отдельных видов транспорта, а носят комплексный характер. В этой связи средством решения проблем уменьшения транспортных происшествий в нашей стране является реализация федеральных программ утвержденных постановлениями Правительства Российской Федерации: «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» от 5 декабря 2001 г. № 848; «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» от 3 октября 2013 г. № 864; «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 – 2015 годы)» от 1 сентября 2008 г. № 652; «Создание системы обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112» в Российской Федерации на 2013-2017 годы» от 16 марта 2013 г. № 223; а также утвержденных распоряжениями Правительства Российской Федерации «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте» от 30 июля 2010 г. № 1285-р, «Обеспечение общественного порядка и противодействия преступности» от 6 марта 2013 г. № 313-р.

Исходя из обозначенного подхода, достижение поставленной цели возможно только при повышении комплексной безопасности, защиты транспортной системы от актов незаконного вмешательства и устойчивой деятельности транспортной системы на всех видах транспорта: воздушном, железнодорожном, водном и автомобильном.

М.В. Костенников, исследуя правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении, пишет: «говоря о безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры то необходимо отметить, что безопасность – состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз. Такое понятие безопасности является общим для всех видов безопасности. Но для каждого вида общественной безопасности существует специальный административно-правовой режим ее обеспечения»[2].

Зиганшин М.М., исследуя вопрос об обеспечении дорожно-транспортной безопасности ДПС ГИБДД пишет «что в настоящее время, среди множества проблем обеспечения транспортной безопасности, наибольшую озабоченность вызывает проблема обеспечения безопасности дорожного движения. Как составная часть транспортной безопасности, безопасность дорожного движения, как проблема касается не просто всех людей в целом, но и каждого в отдельности»[3].

Согласно статистическим данным наибольшее число людей на планете гибнет именно в автомобильных авариях. Общее число жертв в дорожно-транспортных происшествиях по всему миру ежегодно приближается к цифре 1,2 миллиона человек. В России, в 2014 году, совершено 199720 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 26963 и ранено 258437 человек[4].

Автомобильный транспорт представляет собой одну из важнейших отраслей народного хозяйства Российской Федерации. На его долю приходится более 80 % объема грузовых перевозок и более 90 % объема перевозок пассажиров, выполняемых всеми видами транспорта.

Наша страна на сегодняшний день переживает, без преувеличения, бум автомобилизации. Так, в 2014 году в России зарегистрировано 55699737 единиц транспортных средств (в 2013 г. – 53321510 единиц)[5]. Необходимо отметить, что есть все основания полагать, что уровень автомобилизации в будущем будет еще возрастать. Развитие автомобильного транспорта, как в экономическом, так и в социальном аспекте – явление положительное. Однако, наряду с неоспоримыми положительными последствиями автомобилизации,

современное общество испытывает и ее отрицательные последствия – аварийность.

Внимание государства сегодня должно быть сконцентрировано на системном подходе к обеспечению безопасности дорожного движения, который предполагает применение комплексных мер, направленных на предотвращение дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

Так, одной из причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий является несоответствие дорожно-транспортной инфраструктуры (неудовлетворительное состояние дорог) требованиям законодательных нормативов и стандартов в области обеспечения безопасности дорожного движения. По этой причине в 2014 году в России произошло 51573 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 7038 и ранено 64795 человек[6].

Вся дорожно-транспортная инфраструктура – инженерное оборудование автомобильных дорог (объекты транспортной инфраструктуры), должны быть сконструированы таким образом, чтобы граждане не попадали в дорожно-транспортные происшествия, а в случае происшествия получали как можно меньший вред своему здоровью. Государственная система обеспечения транспортной безопасности нацелена, прежде всего, на защиту жизни и здоровья граждан.

Следует отметить, что в последние десятилетия в России наблюдается значительная модификация дорожной инфраструктуры. Создается сеть автомобильных магистралей, скоростных (платных) дорог; строятся дублеры и кольцевые обходы агломераций; спрямляются трассы дорог, уширяются проезжие части и пр. Такое усовершенствование дорожной сети отвечает требованиям дорожного движения, интересам его участников и общества в целом. При этом необходимо иметь в виду, что транспортно-эксплуатационный уровень современной автомобильной дороги определяется не только сочетанием геометрических элементов трассы, количеством полос движения, состоянием проезжей части и обочин, но и благодаря широкому и умелому использованию инженерного оборудования.

К инженерному оборудованию автомобильных дорог, как к объектам транспортной инфраструктуры относятся технические средства организации дорожного движения (до-

рожные знаки и указатели, разметка проезжей части, ограждения, освещение, направляющие устройства, светофоры, системы автоматизированного управления дорожным движением); озеленение, малые архитектурные формы; комплексы зданий и сооружений дорожно-эксплуатационной службы; здания и сооружения автотранспортной службы (автостанции и автовокзалы, автобусные остановки и павильоны); комплексы сооружений автосервиса (мотели, кемпинги, площадки отдыха, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания и торговли).

Вместе с тем нельзя не отметить, что инженерное оборудование автомобильных дорог в значительной степени способствует стабилизации режимов движения транспортных средств, безопасности, экономичности и комфортабельности дорожного движения, смягчению отрицательного воздействия транспортных потоков на окружающую среду. Чем выше категория дороги и чем больше интенсивность движения на ней, тем существеннее роль инженерного оборудования в организации дорожного движения, в обеспечении его безопасности, экономичности и комфортабельности.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что технические средства организации дорожного движения являются одним из косвенных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения.

Основную долю дорожно-транспортных происшествий с недостатками эксплуатационного состояния дорог (НДУ) составляют: отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки – 70% (от всех дорожно-транспортных происшествий с НДУ), отсутствие дорожных знаков в необходимых местах – 34%, неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков – 30%[7].

В Российской Федерации нет единого закона об организации дорожного движения, хотя необходимость его создания неоднократно обсуждалась. Проектирование закона об организации дорожного движения осуществляется на основании различных нормативных актов в области дорожного движения.

Между тем, административно-правовым механизмом регулирования установки и эксплуатации инженерного оборудования на автомобильных дорогах являются Федеральный закон

от 10 января 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения», национальные стандарты Российской Федерации (ГОСТ Р), а также региональные нормативные документы в области безопасности дорожного движения.

Следует сказать, что дорожные знаки являются обязательной принадлежностью всех автомобильных дорог и улиц населенных пунктов. Современные дорожные знаки предназначены для информирования всех участников дорожного движения о режимах, условиях, направлениях и маршрутах движения, местах расположения площадок отдыха, различных объектов сервиса и еще выполняют целый ряд специфических функций.

Необходимо отметить, что правовой основой правил применения дорожных знаков в настоящее время являются приказы Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Российской Федерации от 15 декабря 2004 г. № 120-ст и № 121-ст, которыми введены в действие национальные стандарты Российской Федерации ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства

организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».

В частности, ГОСТ Р 52289-2004 устанавливает правила применения технических средств организации дорожного движения: дорожных знаков по ГОСТ Р 52290, дорожной разметки по ГОСТ Р 51256, дорожных светофоров по ГОСТ Р 52282, а также дорожных ограждений и направляющих устройств на всех улицах и дорогах.

В свою очередь, ГОСТ Р 52290-2004 устанавливает группу знаков, изображения, размеры дорожных знаков, предназначенных для установки на улицах и дорогах, с целью информирования участников дорожного движения об условиях и режимах движения, а также технические требования к знакам и применяемым для их изготовления материалам, методам испытаний. Кроме того, стандарт установил следующие виды групп знаков: предупреждающие знаки, знаки приоритета, запрещающие знаки, предписывающие знаки, знаки особых предписаний, информационные знаки, знаки сервиса, знаки дополнительной информации (таблички).

Следует отметить, что все знаки должны быть правильно установлены и хорошо освещены, чтобы участники дорожного движения смогли их распознать в темное время суток. Безопасность на автодорогах зависит от уровня осведомленности и знаний правил дорожного движения участниками дорожного движения.





Следующим объектом транспортной инфраструктуры является дорожная разметка, которая, как и дорожные знаки, относится к техническим средствам организации дорожного движения, и является обязательной принадлежностью всех автомобильных дорог и улиц населенных пунктов. К дорожной разметке относятся линии, надписи и другие обозначения, нанесенные на проезжей части, бордюрах и других элементах дорог и дорожных сооружений, устанавливающие порядок дорожного движения, показывающие габариты дорожных сооружений или указывающие направления движения. Разметка проезжей части обычно используется в дополнение к дорожным знакам и световой сигнализации.

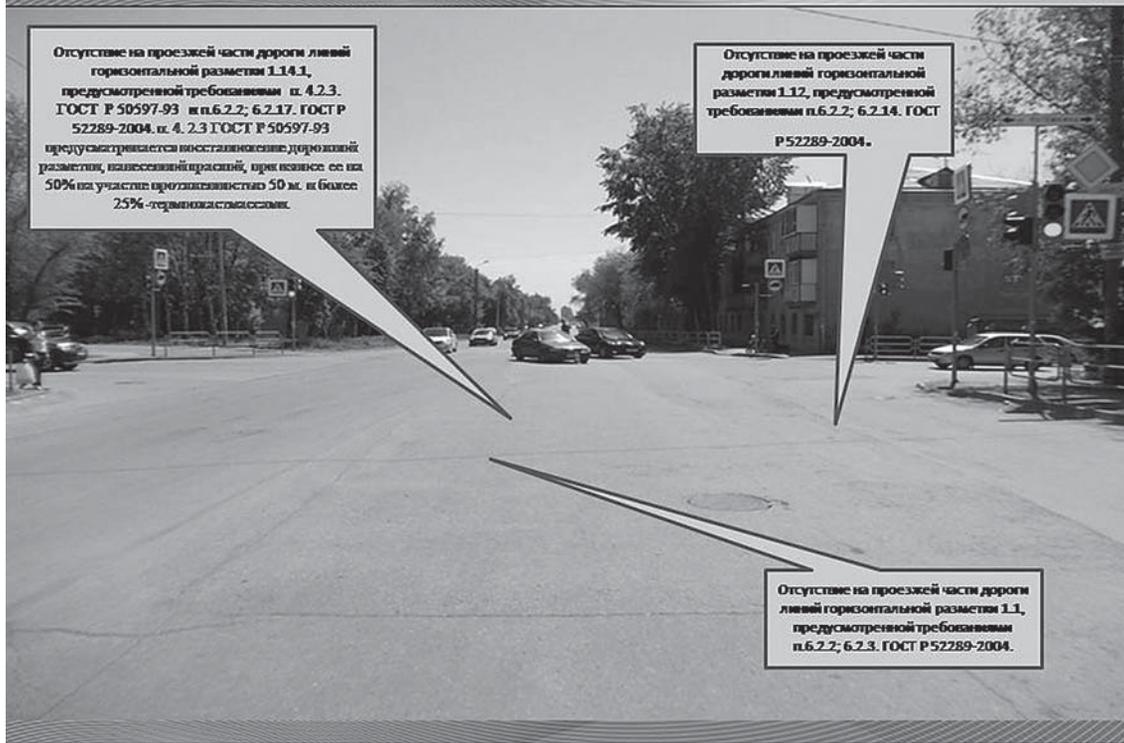
Заметим, что в настоящее время применение дорожной разметки регламентируется ГОСТ Р 51256-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования», который устанавливает форму, цвет, размеры и техни-

ческие требования к дорожной разметке автомобильных дорог общего пользования. Различают следующие группы разметки: горизонтальную и вертикальную; постоянную и временную.

Как правило, дорожная разметка предназначена для визуального ориентирования участников дорожного движения в границах дороги и является эффективным средством регулирования дорожного движения, с помощью которого достигается значительное повышение безопасности. Кроме того, дорожная разметка позволяет более полно реализовать такое потенциальное свойство дороги, как пропускная способность, а также помогает поддерживать психофизиологические характеристики водителей на оптимальном уровне и облегчает их труд. Следует признать, что положительные качества дорожной разметки проявляются в неблагоприятных дорожных и погодных условиях, в результате чего существенно уменьшается вероятность возникновения дорожно-транспортного происшествия.

**Отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части**

Аналитический центр  
ЦСН БДД МВД РОССИИ



Отсутствие на проезжей части дороги левой горизонтальной разметки 1.14.1, предусмотренной требованиями п. 4.2.3. ГОСТ Р 50597-93 и п. 6.2.2; 6.2.17. ГОСТ Р 52289-2004, и 4.2.3 ГОСТ Р 50597-93 предусматривается установка и нанесение дорожной разметки, нанесенной краской, при условии ее на 50% на участке протяженностью 50 м. и более 25% - термостабильности.

Отсутствие на проезжей части дороги левой горизонтальной разметки 1.12, предусмотренной требованиями п. 6.2.2; 6.2.14. ГОСТ Р 52289-2004.

Отсутствие на проезжей части дороги левой горизонтальной разметки 1.1, предусмотренной требованиями п. 6.2.2; 6.2.3. ГОСТ Р 52289-2004.

**Отсутствие, плохая различимость вертикальной разметки**

Аналитический центр  
ЦСН БДД МВД РОССИИ



Неправильное привлечение вертикальной разметки п. 2.3. На пролетных строениях и опорах мостовых сооружений, предусмотренных требованиями п. 6.3.1 ГОСТ Р 52289-2004 привлекается разметка 2.1.3.

6.3.1 ГОСТ Р 52289-2004 линии и обозначения вертикальной разметки наносятся на пролетные строения и опоры мостовых сооружений, торцевые поверхности порталов тоннелей, ограждения, парашелы, бордюры и другие элементы оборудования дорог для улучшения их видимости участникам дорожного движения.

Дорожно-транспортные происшествия не всегда происходят по вине водителей и не всегда связаны с их действиями; бывают ситуации, когда водитель в силу определенных дорожных условий не имеет возможность вовремя предотвратить столкновение с другим транспортным средством или наезд на пешехода, неподвижное препятствие.

Примером подобных обстоятельств может являться неверная установка дорожных знаков. Как известно, знаки должны быть установлены таким образом, чтобы они однозначно трактовались водителями и не вводили их в заблуждение. При соблюдении требований дорожных знаков сам факт дорожно-транспортного происшествия должен быть исключен. Однако на практике такое правило соблюдается не всегда.

В качестве иллюстрации приведем перекресток неравнозначных дорог, где должны быть установлены знаки 2.1 «Главная дорога» и 2.4 «Уступите дорогу». Водители приближающихся транспортных средств, к данному перекрестку в пересекающихся направлениях будут четко осознавать, у кого из них имеется приоритет для преодоления данного перекрестка, а кто должен уступить дорогу другому водителю. Нередки ситуации, когда на перекрестке установлен лишь один из данных дорожных знаков, что усугубляет ситуацию. Таким образом, один водитель руководствуется знаком «Главная дорога», а другой водитель при отсутствии знака «Уступите дорогу» своим преимуществом, перед другим водителем, так как у него, по его мнению, «помеха справа». Данная конфликтная ситуация приводит к дорожно-транспортному происшествию, где оба водителя руководствовались требованиями правил дорожного движения. При установлении, кто из водителей нарушил правила, довольно часто одному из водителей сообщают, что он должен был посмотреть на знак, который установлен для другого водителя. Такое утверждение является ошибочным, так как участники дорожного движения должны руководствоваться требованиями тех знаков, дорожной разметки, сигналов светофора и регулировщика, которые предназначены для них.

В процессе дорожного движения нередки ситуации, когда водитель проезжает мимо до-

рожного знака 3.1 «Въезд запрещен». Он не замечает его, так как этот знак может быть загорожен зелеными насаждениями или повернут под некоторым углом к водителю, в результате чего он становится неприметным для него. Проезд под знак 3.1 «Въезд запрещен» может подвергнуть водителя лишению права управления или даже совершению дорожно-транспортного происшествия.

Дорожная разметка также нередко является причиной дорожно-транспортных происшествий. В заблуждение водителя может ввести плохо различимая разметка, несоответствие длины штрихов и расстояний между ними требованиям ГОСТ. В результате данная разметка не может быть распознана водителем однозначно, как разметка определенного типа.

Таким образом, на безопасность движения влияет не только опыт, квалификация водителей и выполнение ими требований правил дорожного движения, но и правильная организация дорожного движения, верное размещение дорожных знаков и разметки.

Подводя итог исследованию, следует сказать, что в числе основных направлений совершенствования организации дорожного движения можно выделить следующее: определение правовых основ организации дорожного движения на территории Российской Федерации; формирование условий и механизмов организации движения, направленных на обеспечение безопасности и их устойчивости; снижение экономических потерь в дорожном движении; формирование единого подхода по организации дорожного движения на территориях муниципальных районов и городских округов; создание правовых условий для координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и владельцев, автомобильных дорог в сфере организации дорожного движения.

В настоящее время по мере роста интенсивности и плотности движения, совершенствования и развития транспортной системы удельный вес технических средств организации дорожного движения, в общем комплексе, как субъекта обеспечения транспортной

безопасности должен неуклонно возрастать. В связи с возрастанием своей значимости, технические средства организации дорожного движения будут способствовать стабилизации

режимов движения транспортных средств, обеспечивать транспортную безопасность, экономичность и комфортабельность дорожного движения.

### Библиография:

1. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848. Электронный ресурс: <http://www.garant.ru>.
2. Костенников М.В., Трофимов О.Е. Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении // NB: Административное право и практика администрирования. – 2013. – №9. – С. 18-52. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.9.10134. URL: [http://www.e-notabene.ru/al/article\\_10134.html](http://www.e-notabene.ru/al/article_10134.html).
3. Зиганшин М.М. К вопросу об обеспечении дорожно-транспортной безопасности ДПС ГИБДД // Административное и муниципальное право. – 2015. – № 7. – С. 700-705. DOI: 10.7256/1999-2807.2015.7.14072. URL: [http://www.nbpublish.com/go\\_to\\_article.php?id=34058](http://www.nbpublish.com/go_to_article.php?id=34058).
4. Официальный сайт Госавтоинспекции: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 09.12.2015 г.).
5. <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 09.12.2015 г.).
6. <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 09.12.2015 г.).
7. <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения 09.12.2015 г.).

### References (transliterated):

1. Kostennikov M.V., Trofimov O.E. Pravovoe regulirovanie transportnoi bezopasnosti i rol' politsii v ee obespechenii // NB: Administrativnoe pravo i praktika administrirovaniya. – 2013. – №9. – С. 18-52. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.9.10134. URL: [http://www.e-notabene.ru/al/article\\_10134.html](http://www.e-notabene.ru/al/article_10134.html).
2. Ziganshin M.M. K voprosu ob obespechenii dorozhno-transportnoi bezopasnosti DPS GIBDD // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2015. – № 7. – S. 700-705. DOI: 10.7256/1999-2807.2015.7.14072. URL: [http://www.nbpublish.com/go\\_to\\_article.php?id=34058](http://www.nbpublish.com/go_to_article.php?id=34058).