

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Федеральное государственное казенное образовательное
учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»

НАДЗОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ
ЗА БЕЗОПАСНЫМ СОДЕРЖАНИЕМ ДОРОГ

Учебное пособие

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2018

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
Н17

Рецензенты:

А.М. Подгайный, кандидат юридических наук,
заместитель начальника кафедры
административной деятельности ОВД
Краснодарского университета МВД России,
А.В.Фарафонов, начальник отдела ГИБДД
УМВД России по г. Орлу

**Н17 Надзорная деятельность Госавтоинспекции за безопасным
содержанием дорог : учебное пособие / Ю.Н. Калюжный [и др.]. –
Орёл : ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. – 54 с.**

Учебное пособие подготовлено на основе действующего законодательства и ведомственной нормативной базы. В работе аккумулярованы требования отраслевых нормативов, стандартов определяющих безопасные условия содержания дорог, железнодорожных переездов и объектов инфраструктуры улично-дорожной сети, которыми руководствуются сотрудники Госавтоинспекции при надзоре и контроле соблюдения установленных норм и правил содержания и эксплуатации дорог и объектов дорожной инфраструктуры.

Пособие рассчитано на руководителей подразделений ГИБДД, организующих деятельность направления дорожного надзора ГИБДД и решающих на практике проблемы совершенствования организации дорожного движения.

Работа представлена в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018

Оглавление

Введение	4
§ 1. Надзор и контроль соблюдения требований к эксплуатационному состоянию дорог и улиц, техническим средствам организации дорожного движения, оборудованию улиц и дорог и их содержанию	9
§ 2. Контроль зимнего содержания улично-дорожной сети	22
§ 3. Организация деятельности по надзору при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог	31
§ 4. Деятельность ГИБДД МВД России по осуществлению федерального государственного надзора	39
Заключение	50
Рекомендуемая литература	52

Введение

Действующее законодательство прямо не проводит разграничение значений терминов «контроль» и «надзор», считая эти термины синонимами. При этом в определенных случаях необходимо говорить о государственном контроле и государственном надзоре как различных действиях.

Как правило, государственный контроль понимается как форма юридической деятельности, при которой уполномоченные органы и лица в рамках контрольного производства, для получения юридически значимых результатов и обеспечения регулирующего воздействия осуществляют на подконтрольных объектах сбор и обработку информации о фактическом выполнении нормативных предписаний, соблюдении требований нормативных и правовых актов и непосредственно принимают меры по предупреждению и пресечению допущенных нарушений в целях обеспечения охраны интересов общества и государства, защиты прав и свобод граждан.

В процессе контроля выполняются действия по обобщению и оценке информации, содержащей сведения об отклонении фактических показателей деятельности с подготовкой рекомендаций для принятия необходимых решений и устранению несоответствий нормативным правовым актам регламентирующим порядок исполнения мероприятий направленных на обеспечение безопасности жизни деятельности людей.

Функция контроля в государственном управлении представляет анализ и сопоставление фактического состояния той или иной отрасли с требованиями, стоящими перед ней, отклонений в исполнении поставленных заданий и причин таких отклонений, а также в оценке деятельности и целесообразности этого пути.

Под государственным надзором, понимается форма деятельности государственных органов по соблюдению законности, при непрерывном наблюдении и проверке, связанных с обеспечением неукоснительного исполнения законов.

Надзор относится к государственной функции проверки соблюдения закона поднадзорным объектом, которая проводится с последующим проведением процедуры привлечения его к юридической ответственности за нарушение законодательства и осуществляется уполномоченным органом государственной власти в отношении подотчетных органов власти, местного самоуправления, неопределенного круга юридических и физических лиц, независимо от ведомственной подчиненности и формы собственности и не находящихся в подчинении уполномоченного органа.

Государственный надзор исполняется специальными государственными органами и их должностными лицами для наблюдения за точным и неуклонным соблюдением законов и нормативных правовых актов, осуществления по подведомственным, данным органам вопросам в отношении неподчиненных им юридических и физических лиц.

Надзор за соблюдением правил, нормативов и стандартов в части обеспечения безопасности дорожного движения применительно к службе дорожного надзора ГИБДД МВД России¹ осуществляется на этапах строительства, реконструкции автомобильных дорог и улиц различных категорий и дорожных сооружений, проведения мероприятий контроля строящихся объектов, участия в рабочих и государственных комиссиях по приемке их в эксплуатацию, проверках деятельности организаций, ведомств и индивидуальных предпринимателей осуществляющих дорожную деятельность, а также повседневного (систематического) контроля состояния улично-дорожной сети² и дорожных сооружений.

В ходе надзорной деятельности определяются обоснованность принимаемых решений, качество строительства и эксплуатационного состояния УДС, выявляются недостатки и контролируется ход их устранения.

Надзор за ходом строительства и реконструкции УДС занимает промежуточное место в едином процессе контроля и поэтому его значение состоит в своевременном выявлении фактов отступления от согласованного проекта, когда это связано со снижением показателей безопасности сооружаемых объектов.

В процессе эксплуатации, основные транспортно-эксплуатационные свойства УДС и технические средства организации дорожного движения претерпевают изменения:

- происходит естественный износ покрытия и снижается его коэффициент сцепления;
- ухудшаются светотехнические характеристики дорожных знаков, светофоров и разметки;
- меняются условия видимости и т.д.

Указанные факторы обязывают Госавтоинспекцию, в лице сотрудников дорожного надзора, систематически контролировать изменения эксплуатационных параметров УДС и технических средств организации дорожного движения.

Распространяющаяся практика применения на улицах и дорогах рекламных конструкций, увеличивающееся строительство в пределах полос отвода и придорожных полосах автомобильных дорог объектов дорожного сервиса дает основание к повышению контроля обеспечения безопасности дорожного движения в местах размещения рекламных конструкций и объектов дорожного сервиса.

В деятельности по контролю и надзору соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети применяются следующие термины и определения.

¹ Далее – ДН.

² Далее – УДС.

Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, – защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Владельцы автомобильных дорог – исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования), физические или юридические лица, владеющие автомобильными дорогами на вещном праве в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Дефект – несоответствие характеристик дорог и улиц, изменяющихся в процессе эксплуатации в результате воздействия транспортных средств, метеорологических условий и других факторов, нормативным требованиям по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

Дорожная деятельность – деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Дорожно-транспортное происшествие¹ – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Дорожно-эксплуатационная организация – подрядные дорожные организации и предприятия, осуществляющие содержание автомобильных дорог.

Капитальный ремонт автомобильной дороги – комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги и не изменяются границы полосы отвода автомобильной дороги.

¹ Далее – ДТП.

Момент обнаружения – дата и время записи в специальном журнале учета дефектов состояния дорог, улиц и элементов их обустройства должностными лицами дорожных организаций.

Недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети – несоответствие нормативным требованиям эксплуатационного состояния автомобильной дороги или улицы, имевшиеся на месте дорожно-транспортного происшествия и в непосредственной близости от него на момент совершения ДТП, которое установлено при его оформлении.

Объекты дорожного сервиса – здания, строения, сооружения, иные объекты, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения по пути следования (автозаправочные станции, автостанции, автовокзалы, гостиницы, кемпинги, мотели, пункты общественного питания, станции технического обслуживания, подобные объекты, а также необходимые для их функционирования места отдыха и стоянки транспортных средств).

Перекресток – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий.

Реконструкция автомобильной дороги – комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущее к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги либо влекущее за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги.

Ремонт автомобильной дороги – комплекс работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, при выполнении которых не затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности автомобильной дороги.

Содержание автомобильной дороги – комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Профилометр – измерительная установка, сканирующая микропрофиль дорожного покрытия при движении.

Участок концентрации ДТП – участок автомобильной дороги, не превышающий 1000 м вне населенного пункта, 200 м в населенном пункте, или перекресток дорог, где в течение последних 12 месяцев произошло три и более ДТП одного вида или 5 и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или ранены люди.

Уплотненный снежный покров – специально сформированный слой, устраиваемый на дорожном покрытии из снега для обеспечения непрерыв-

ного и безопасного дорожного движения с установленными скоростями в зимний период.

Эксплуатационное состояние дороги (улицы) – состояние дороги, которое характеризуется транспортно-эксплуатационными показателями конструктивных элементов дорог, дорожных сооружений и элементов обустройства, изменяющихся при ее эксплуатации, воздействии транспортных средств и метеорологических условий.

Элементы обустройства автомобильных дорог – сооружения, к которым относятся дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, останочные пункты, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса.

§ 1. Надзор и контроль соблюдения требований к эксплуатационному состоянию дорог и улиц, техническим средствам организации дорожного движения, оборудованию улиц и дорог и их содержанию

Для подразделений дорожного надзора ГИБДД надзор и контроль эксплуатационного состояния улично-дорожной сети является основной функцией, выполняемой путем анализа складывающейся дорожно-транспортной ситуации на обслуживаемой территории и проведения различных мероприятий контроля.

Эффективность надзора и мероприятий контроля во многом зависит от взаимодействия с дорожными, коммунальными и другими эксплуатационными службами, в ведении которых находятся дороги, улицы и сооружения на них.

Целью мероприятий контроля эксплуатационного состояния УДС является выявление элементов улично-дорожной сети, не отвечающих требованиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Достижения обозначенной цели возможно при условии знания и умения определять пределы изменения транспортных и эксплуатационных показателей качественного состояния всех элементов дороги. Основные требования, предъявляемые к обеспечению безопасности движения транспортных средств и пешеходов, установлены ГОСТ Р 50597-2017 «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»¹. Необходимо отметить важность контроля условий дорожного движения, осуществляемого инспекторами ДПС для оперативного принятия мер к устранению возникших в процессе эксплуатации дорог недостатков, составляющих помехи движению и угрозу его безопасности.

Рекомендации по контролю эксплуатационного состояния дорог и улиц, технических средств организации дорожного движения, оборудованию улиц и дорог и их содержанием состоят в ниже следующем.

Требования к характеристикам эксплуатационного состояния дорог, допустимым по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, определяют по их категориям в соответствии с ГОСТ Р 52398 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования».

Дороги и улицы городов и сельских поселений (улицы) в зависимости от их значения подразделяют на группы, для которых определяют требования к характеристикам эксплуатационного состояния, допустимым по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

¹ Далее – ГОСТ Р 50597-2017.

Группы дорог и улиц городов и сельских поселений

Группы улиц	Категории дорог и улиц городов и сельских поселений
А	Магистральные дороги скоростного движения, магистральные улицы общегородского значения непрерывного движения
Б	Магистральные дороги и магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения
В	Магистральные улицы районного значения транспортно-пешеходные
Г	Магистральные улицы районного значения пешеходно-транспортные, поселковые дороги
Д	Улицы и дороги местного значения (кроме парковых), главные улицы, улицы в жилой застройке основные
Е	Улицы в жилой застройке второстепенные, проезды основные, велосипедные дорожки

Категории дорог и улиц по СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*».

В случаях возникновения дефектов дорог, улиц и искусственных сооружений, создающих угрозу безопасности дорожного движения и которые невозможно устранить в установленные действующими нормативами сроки, рекомендуется вводить временные ограничения или прекращение движения на период времени, необходимый для устранения дефектов и повреждений.

Проезжая часть

Наиболее распространенным является систематический (ежедневный) контроль состояния дорог и дорожных сооружений, который начинается с визуального осмотра проезжих частей. В данном процессе внимание уделяется ниже следующим параметрам.

Проезжая часть дорог и улиц, тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки, посадочные площадки остановочных пунктов, а также разделительные полосы, обочины должны быть без посторонних предметов, которые могут стать причиной совершения дорожно-транспортного про-

исшествия, препятствовать проезду транспортных средств, движению пешеходов и велосипедистов.

Покрытие проезжей части дорог и улиц, укрепительных полос и полос безопасности не должны иметь загрязнений, снижающих коэффициент сцепления.

Покрытие тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, посадочных площадок остановочных пунктов не должны иметь загрязнений, затрудняющих движение пешеходов и велосипедистов.

Посторонние предметы и загрязнения должны быть удалены в возможно короткие сроки.

При визуальном осмотре необходимо установить места деформации и разрушений покрытия, а также выявить участки на покрытии с наличием загрязнений, выпотеванием битума и скоплением воды. Покрытие проезжей части не должно иметь просадок, выбоин, иных повреждений и загрязнений, затрудняющих движение транспортных средств со скоростью разрешенной правилами дорожного движения.

Для оценки ровности и сцепных качеств покрытий рекомендуется применять сплошной контроль при обследовании протяженных участков (длиной более 1 км) и выборочный – участков незначительной протяженности (менее 1 км). Выборочный контроль применяется при обследовании опасных участков и участках концентрации дорожно-транспортных происшествий (очагах аварийности) в целях выяснения причин их возникновения.

Ровность покрытия проезжей части следует измерять в соответствии с требованиями ГОСТ 30412-96 «Дороги автомобильные и аэродромы. Методы измерений неровностей оснований и покрытий». При сплошном контроле оценивать ровность целесообразно с помощью передвижной установки ПКРС-2 (номер по Государственному реестру 10913-87, ТУ 78.1.003-83). Выборочный контроль ровности проводится на захватках (участках) длиной порядка 300-400 м на обследуемом километре дороги путем измерения просветов под 3-метровой рейкой. Захватки выбираются на участках, имеющих наибольшую неровность, выявленную при визуальном осмотре.

Состояние ровности покрытия должно удовлетворять условиям, приведенным в пункте 3.1.3 ГОСТ Р 50597-93.

При оценке скользкости покрытий необходимо установить места, где коэффициент сцепления не обеспечивает безопасных условий для движения автомобильного транспорта. Величина коэффициента сцепления оценивается с помощью прибора ПКРС-2 в соответствии с требованиями ГОСТ 30413-96 или портативного прибора ППК-МАДИ-ВНИИБД (номер по Государственному реестру 10912-87, ТУ 78.1.004-87).

Прибор ПКРС-2 рекомендуется применять при обследовании протяженных участков улично-дорожной сети. Прибор ППК-МАДИ-ВНИИБД

более удобен при работе на локальных участках (например на участках концентрации ДТП) и эффективен при определении коэффициента сцепления линий дорожной разметки из термопластических материалов.

Полученные по результатам измерений значения коэффициентов сцепления покрытия не должны быть ниже приведенных в пункте 3.1.4 ГОСТ Р 50597-93.

В летний и осенний периоды на дорогах и улицах возможны выпотевание битума и загрязнение покрытия, что снижает его коэффициент сцепления и может привести к возникновению ДТП. Причины, ухудшающие сцепные качества покрытий, должны быть устранены в течение 4-5 суток с момента их обнаружения.

Продолжительность проведения уборочных работ в городах и других населенных пунктах устанавливается в указанных пределах с учетом категорий дорог и улиц по СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*».

Снижение значений коэффициента сцепления допустимо только на период проведения снегоуборочных работ и ликвидации зимней скользкости.

Достаточно заметное влияние на уровень комфортности и безопасности движения оказывает эксплуатационное состояние крышек люков смотровых колодцев, их оголовков и дождеприемных решеток, расположенных в пределах проезжей части. Они не должны иметь разрушений и трещин. Крышки люков и дождеприемные решетки должны находиться в одном уровне с проезжей частью. Допускается отклонение уровня крышки люка в сторону повышения или понижения на величину не более 2,0 см, а дождеприемной решетки – 3,0 см относительно поверхности проезжей части.

Недостатки, выявленные при контроле состояния крышек люков и решеток, должны устраняться в нормативные сроки (не более одних суток с момента их обнаружения). В то же время разрушенные крышки и решетки подлежат замене в срок не более 3 ч.

При оценке состояния покрытия в местах пересечения улиц и дорог с трамвайными путями должно учитываться положение рельсов относительно поверхности проезжей части. Не допускается отклонение верха головки рельса трамвайных путей, расположенных в пределах проезжей части, относительно покрытия более 2,0 см.

Любые отступления от перечисленных требований до момента устранения выявленных недостатков должны в обязательном порядке сопровождаться установкой соответствующих временных дорожных знаков – предупреждающих и ограничения скорости движения. Знаки демонтируются сразу же после устранения обнаруженного дефекта.

Обочины и разделительные полосы

Состояние обочин и разделительных полос следует считать неудовлетворительным, если вынужденный съезд и остановка на них транспортных средств затруднены или представляют опасность из-за наличия выбоин, просадок, промоин, валов снега, посторонних предметов и т.п. Обочины и разделительные полосы, которые не отделены от проезжей части бордюром, должны иметь плавное сопряжение с проезжей частью. Допустимым является возвышение проезжей части над прилегающей обочиной не более чем на 4,0 см. Возвышение обочины (разделительной полосы) над проезжей частью недопустимо.

Если дорога имеет краевые укрепленные полосы, то их ровность должна соответствовать значениям, установленным для покрытий проезжей части.

Железнодорожные переезды

Обустройство и состояние железнодорожных переездов должно соответствовать требованиям установленных «Условия эксплуатации железнодорожных переездов» утвержденных Минтрансом России от 31 июля 2015 г. № 237, ГОСТ 23457-86, ГОСТ Р 50597-93, СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*».

Ширина проезжей части переезда должна быть равной ширине проезжей части автомобильной дороги, но не менее 6 м.

Наличие настила обязательно как над деревянными, так и над железобетонными шпалами. С наружной стороны колеи настил должен быть в одном уровне с верхом головок рельсов. Не допускается отклонение верха головки рельсов, расположенных в пределах проезжей части, относительно покрытия более 2 см. Внутри колеи настил должен быть выше головок рельсов в пределах 1-3 см. Если настил выполнен из резинокордового или полимерного материала, то междурельсовый настил не должен быть ниже уровня головок рельсов. На эксплуатируемых железнодорожных переездах до переустройства в плановом порядке возвышение настила внутри колеи допускается в пределах 3-4 см. Указанные недостатки должны быть устранены в течение не более 2 суток с момента их обнаружения (п. 3.1.13 ГОСТ Р 50597-93).

Стойки шлагбаумов, колонки светофоров переездной сигнализации, дорожных ограждений, перил и сигнальных дорожных столбиков следует располагать на расстоянии не менее 0,75 м от кромки проезжей части дороги. Сигнальные дорожные столбики по ГОСТ Р 50970-96 размещаются с обеих сторон переезда на расстоянии по обе стороны дороги от 2,5 до 16 м от крайних рельсов через каждые 1,5 м.

Переезды для прогона скота должны быть оборудованы перилами или оградами из железобетона, дерева или металла высотой 1,2 м, а механизированные шлагбаумы – заградительными сетками.

Дорожные ограждения и сигнальные столбики должны быть окрашены в соответствии с ГОСТ Р 51256-2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».

На подходах к железнодорожным переездам должны быть размещены дорожные знаки и нанесена дорожная разметка по ГОСТ Р 52289-2004. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Брусья автоматических и полуавтоматических шлагбаумов, а также электрошлагбаумов должны быть снабжены дорожными световозвращателями красного цвета длиной 4, 6 и 8 м. Конец заградительного бруса должен иметь красную полосу шириной 250-300 мм.

Шлагбаумы устанавливаются с правой стороны на обочине автомобильной дороги или улицы с обеих сторон железнодорожного переезда, чтобы брусья в опущенном состоянии располагались на высоте 1-1,25 м от поверхности проезжей части.

Необходимость в транспортных светофорах на железнодорожных переездах определяется соответствующей нормативно-технической документацией, установленной в «Условиях эксплуатации железнодорожных переездов» утвержденных Минтрансом России от 31 июля 2015 г. № 237.

Обеспечение видимости в плане

В целях обеспечения безопасности движения периодически необходимо оценивать состояние видимости на отдельных элементах улиц и дорог.

На пересечениях автомобильных дорог в одном уровне должна быть обеспечена боковая видимость, рассчитываемая из условия видимости с главной дороги автомобиля, ожидающего на второстепенной дороге момента безопасного выезда на главную дорогу (рисунок 1, а). При пересечении равнозначных по интенсивности движения дорог расстояние видимости определяется согласно схеме, представленной на (рисунок 1, б). Значения расстояний для обеспечения боковой видимости приведены в таблице 2 (ВСН 25-86).

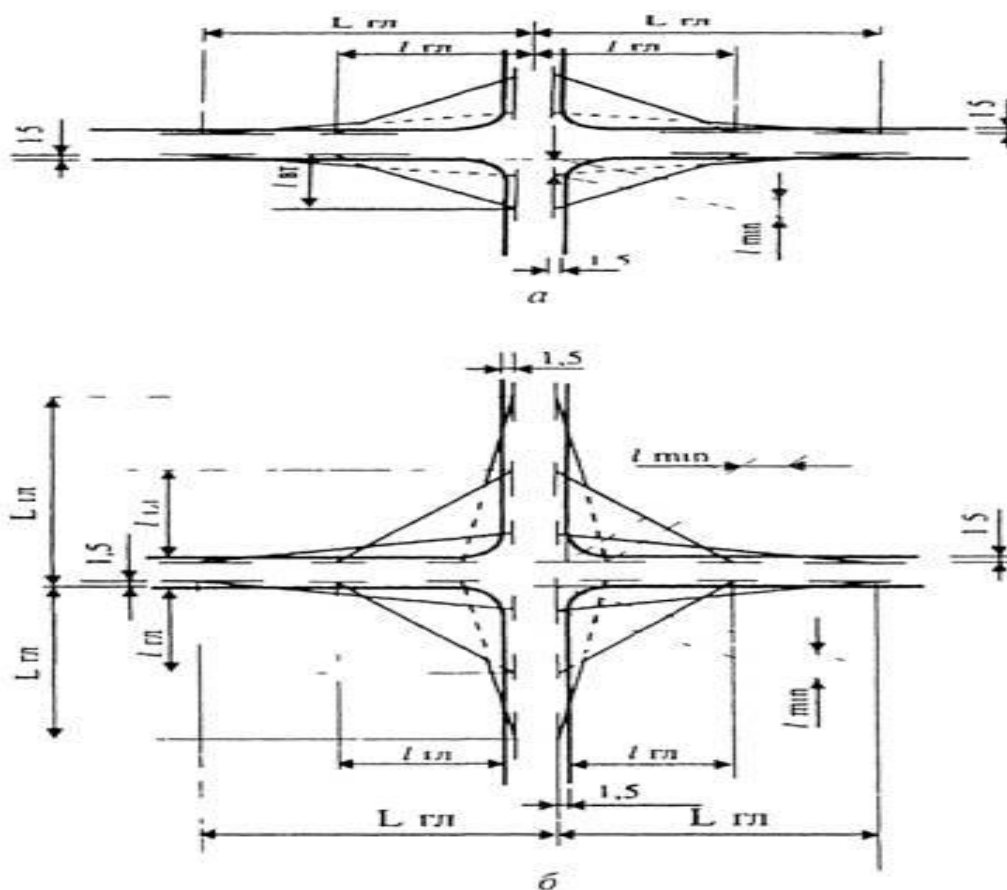


Рисунок 1. Схемы определения видимости на пересечениях в одном уровне: а – при пересечении дорог разных категорий; б – при пересечении равнозначных дорог.

Особое внимание в ходе проверок надлежит уделять видимости па железнодорожных переездах. На неохраняемых железнодорожных переездах водителям транспортных средств, находящимся на удалении не более 50 м от ближнего рельса, должна быть обеспечена видимость приближающегося с любой стороны поезда в соответствии с нормами, приведенными в соответствующих нормативах.

Таблица 2

Интенсивность движения на главной дороге, авт./сут.	Минимальное расстояние видимости автомобиля на главной дороге, $L_{гл}$	Минимальное расстояние видимости поверхности дороги, м	
		главной $L_{гл}$	второстепенной $L_{вт}$
1000	250	140	75
2000	250	140	75
3000	300	150	75
4000	400	175	100
5000	600	175	100

При невозможности выполнить данные нормы на подходах к переезду необходимо предусматривать ограничения скорости движения автомобилей. Значение допустимой скорости в зоне переезда выбирается в зависимости от расстояния видимости приближающегося поезда согласно таблице 3 и положениям ВСН 25-86.

Таблица 3

Расстояние видимости, м	50	50-100	100-200	200-400
Допустимая скорость, км/ч	Необходима установка знака 2.5	40	50	60

Дорожные знаки

Дороги и улицы должны быть оборудованы дорожными знаками, изготовленными с учетом требований ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» и установленными по ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» в соответствии с утвержденным проектом организации дорожного движения. В ходе контроля состояния дорожных знаков необходимо проверять соответствие их типоразмеров условиям применения, размещение с учетом наилучшей видимости участниками движения, как в светлое, так и в темное время суток, а также удобство эксплуатации и обслуживания.

Рекомендуется оценивать, чтобы на протяжении всей дороги или маршрута знаки по возможности располагались единообразно по высоте и расстоянию от кромки проезжей части.

Существенное значение для обеспечения безопасности дорожного движения имеет эксплуатационное состояние знаков. В ходе контроля осуществляется визуальная оценка, а при необходимости – с помощью технических средств контроля или соответствующих приборов. Поверхность знаков должна быть чистой, без видимых следов разрушений, обрывов и отслоений световозвращающей пленки от его поля, затрудняющих восприятие символа и ухудшающие внешний вид.

Климатические факторы заметно влияют на эксплуатационное состояние знаков, связанное с их восприятием и читаемостью в темное время суток. В связи с этим один раз в году рекомендуется с помощью приборов определять удельный коэффициент силы света для знаков со световозвращающей поверхностью и среднюю яркость – для знаков с внутренним освещением. Для дорожных знаков со световозвращающей поверхностью

допускается снижение удельного коэффициента силы света ($\text{кд} \times \text{лк}^{-1} \times \text{м}^{-2}$) до значений не менее:

- 35 – для белого света;
- 20 – желтого;
- 6 – красного;
- 4 – зеленого;
- 2 – синего.

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

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

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

Замену или восстановление поврежденных дорожных знаков (кроме знаков приоритета) следует производить в течение 3 суток после обнаружения недостатков, а знаков приоритета – в течение суток.

Дорожные знаки переменной информации должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 52290 и быть установлены по ГОСТ Р 52289 в соответствии с проектом (схемой) организации дорожного движения, утвержденным в установленном порядке.

Временно установленные знаки должны быть сняты после устранения причин, вызвавших необходимость их установки на всех категориях дорог и группах улиц.

Дорожная разметка

Дорожная разметка должна соответствовать требованиям ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52289 и наноситься в соответствии с проектом (схемой) организации дорожного движения, утвержденным в установленном порядке.

С течением времени под воздействием колес движущегося транспорта, снегоуборочных механизмов и изменений погоды разметка подвергается разрушению и истиранию. По оценкам специалистов, из-за отсутствия разметки или непригодного ее состояния совершается от 17 до 30 % происшествий преимущественно в ночное время суток. Поэтому дорожная разметка в процессе эксплуатации УДС должна быть хорошо различима в любое время года и суток.

Состояние разметки проверяется по степени ее износа и в первую очередь на наиболее опасных участках (пересечения дорог, участки с ограниченной видимостью, подъемы и спуски, пешеходные переходы, железнодорожные переезды и др.). Разметку следует возобновлять, если ее износ по площади и снижение светотехнических параметров превышают установленные ГОСТ Р 50597-2017 нормы.

В практике известны случаи, когда скользкая дорожная разметка явилась причиной возникновения ДТП. В целях снижения вероятности подобных происшествий коэффициент сцепления разметки должен быть не менее 0,75 от значения коэффициента сцепления покрытия.

Дорожные светофоры и звуковые устройства

Дорожные светофоры должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 52282, их размещение и режим работы – требованиям ГОСТ Р 52289, а сигнал звукового устройства, дублирующий разрешающий сигнал светофора для пешеходов – требованиям ГОСТ Р 51648.

Техническое состояние светофоров и их комплектность определяются визуально. Отдельные элементы светофора либо детали его крепления не должны иметь видимых повреждений и разрушений, рассеиватель – загрязнений, трещин и сколов, отражатель – разрушений или коррозии, вызывающих появление зон пониженной яркости, различимых с расстояния 50 м.

Все сигналы светофора должны быть исправными и включаться в последовательности, предусмотренной схемой организации движения на данном светофорном объекте. В процессе эксплуатации допустимо снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении не более чем на 30 % от значений, установленных ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний».

Ограничение видимости дорожных светофоров, вызванное каким-либо препятствием (зелеными насаждениями, средствами наружной рекламы или другими конструкциями), не допускается. Обрезку зеленых насаждений для обеспечения видимости осуществляют в течение 3 суток с момента обнаружения.

Замену вышедшего из строя источника света следует осуществлять в течение суток с момента обнаружения неисправности, а поврежденной электромонтажной схемы в корпусе светофора или электрического кабеля – в течение 3 суток.

Дорожные ограждения и бортовой камень

Опасные для движения участки дорог, в том числе проходящие по мостам и путепроводам, должны быть оборудованы соответствующими дорожными ограждениями. Дорожные ограждения для автомобилей должны соответствовать требованиям ГОСТ 26804, ГОСТ Р 52607, для пешеходов – ГОСТ Р 52289 и быть установлены по ГОСТ Р 52289 и ГОСТ Р 52766. Ограждения должны быть окрашены в соответствии с ГОСТ Р 51256-2018. Не требуют окраски оцинкованные поверхности ограждений.

При оценке состояния дорожных ограждений проверяются высота их установки, наличие механических повреждений и световозвращающих элементов, надежность крепления всех элементов, степень загрязнения.

Оценивая эксплуатационное состояние ограждений с металлической профильной планкой, необходимо следить за правильностью их монтажа. Балки (планки) должны быть непрерывны в пределах длины и соединены между собой по ходу движения внахлестку с помощью равнопрочных болтовых соединений. При этом болты должны иметь полукруглую головку. Не допускается заменять болтовые соединения, предусмотренные конструкцией, сваркой.

Тросовые ограждения не должны провисать, а их концевые и начальные участки (анкеры и упоры) должны быть надежно закреплены.

Не допускается жесткое крепление троса к компенсаторам, в противном случае динамическая нагрузка будет воздействовать только на один пролет, что может привести к разрушению ограждения даже при незначительных нагрузках. Для эффективной работы тросовых конструкций необходимо обеспечивать требуемые натяжения каждого троса: при двухнитеевой конструкции усилие натяжения должно составлять примерно 8 т для каждого троса, при трехнитеевой – 6 т.

Бортовые камни являются конструктивными элементами и предназначены для отделения тротуаров от проезжей части и обеспечения безопасности движения пешеходов. Бортовой камень, ограждающий тротуар (или разделительную полосу) от проезжей части улиц и дорог, должен быть приподнят над проезжей частью на 15 см, в местах сопряжения тротуаров с проезжей частью на перекрестках – не более чем на 8 см. Отдельные бортовые камни необходимо заменять, если их открытая поверхность имеет разрушения более чем на 20 % площади или на поверхности есть сколы глубиной более 3,0 см. Не допускается отклонение бортового камня от его проектного положения.

Сигнальные столбики, маяки, световозвращатели

Сигнальные столбики должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 50970, дорожные тумбы – ГОСТ Р 52766 и быть установлены по ГОСТ Р 52289. Установка данных технических устройств должна соответствовать требованиями ГОСТ Р 52289 отдельно или в сочетании с другими направляющими устройствами (дорожной разметкой, ограждениями и пр.), эффективность которых снижается в темное время суток и при неблагоприятных дорожных условиях. Сигнальные столбики должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 50970-2011. Сигнальные столбики и маяки не должны иметь видимых разрушений и деформаций, отчетливо восприниматься с расстояния не менее 100 м. В то же время обязательны их окраска, вертикальная разметка и оснащение световозвращателями в соответствии с требованиями ГОСТ Р 51256-2018.

Световозвращатели должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 50971-2011 и могут применяться на автомобильных дорогах как самостоятельно, так и в сочетании с другими средствами организации дорожного движения (сигнальными столбиками, линиями горизонтальной разметки дорог, дорожными ограждениями) для улучшения зрительного ориентирования водителей.

Искусственные неровности

Искусственные неровности должны быть устроены в соответствии требованиями ГОСТ Р 52605. Искусственные неровности не должны иметь дефектов, указанных в таблице 4.

Таблица 4

Вид дефекта	Описание дефекта
Нарушение целостности конструкции	Отсутствие отдельного элемента, выступающие более чем на 2 см над поверхностью неровности или открытые элементы крепежа. Отсутствие 50 % и более крепежных элементов на один элемент искусственной неровности

Дефекты устраняют в сроки, приведенные в таблице 5:

Таблица 5

Вид дефекта	Категория дороги	Группа улиц	Срок устранения, сут., не более
Нарушение целостности конструкции	II	Б	3
	III – IV	В	5
	V	Г – Е	10

Наружное освещение

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств и пешеходов, а также повышения пропускной способности дорог в темное время суток предусмотрена установка стационарных наружных осветительных установок в соответствии со СП 52.13330.2011 «Естественное и искусственное освещение. Актуализированная редакция СНиП 23-05-95*». Включение должно осуществляться в сумерки при снижении естественной освещенности до 20 лк, а отключение – при достижении естественной освещенности до 10 лк.

В транспортных тоннелях освещение с дневного на ночной режим работы и наоборот должно переключаться при достижении естественной освещенности 100 лк.

При контроле за работой наружного освещения необходимо обращать внимание на то, чтобы доля действующих светильников составляла не менее 95 %. При этом не допускается отключение подряд двух светильников. На участках улиц и дорог при интенсивности движения пешеходов менее 40 чел/ч и транспортных средств в обоих направлениях менее 50 ед./ч в ночное время допускается частичное (до 50 %) отключение наружного освещения (ГОСТ Р 50597-2017).

Отказы в работе наружных осветительных установок, связанные с обрывом электрических проводов или повреждением опор, должны устраняться немедленно после обнаружения.

Наружная реклама

Размещаемая у автомобильных дорог и городских улиц наружная реклама должна соответствовать законодательству Российской Федерации, в том числе Федеральному закону от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе». В соответствии с этим законом наружная реклама не должна иметь сходство с дорожными знаками и указателями, ухудшать видимость, а также снижать уровень безопасности дорожного движения.

В ходе контроля размещения рекламы, распространяемой в границах полосы отвода и придорожных зон автомобильных дорог и в границах «красных линий» городских автомобильных дорог и улиц на территориях городских и сельских населенных пунктов, необходимо учитывать то, что она не должна:

- затруднять оценку реальной дорожно-транспортной обстановки;
- ограничивать нормативную продольную и боковую видимость дороги, видимость, технических средств организации дорожного движения;
- вызывать ослепление участников движения светом, в том числе отраженным;
- создавать впечатление нахождения на автомобильной дороге транспортного средства, пешехода или какого-либо объекта;
- передавать информацию через изображение с движущимися элементами, если вся рекламная информация не появляется одновременно.

§ 2. Контроль зимнего содержания улично-дорожной сети. Возможные методы контроля и измерения недостатков содержания улично-дорожной сети

Все виды снежно-ледяных отложений, образующихся на дорожном покрытии, по внешним признакам подразделяют на рыхлый снег, снежный накат, стекловидный лед. Определяют каждый вид скользкости по следующим признакам:

Рыхлый снег откладывается на дорожном покрытии в виде ровного по толщине слоя. Плотность свежеснег выпавшего снега может изменяться от 0,06 до 0,20 г/см³. В зависимости от содержания влаги снег может быть сухим, влажным и мокрым. При наличии слоя рыхлого снега на дорожном покрытии коэффициент сцепления шин с покрытием снижается до 0,2.

Снежный накат представляет собой слой снега, уплотненного колесами проходящего автотранспорта. Он может иметь различную толщину – от нескольких миллиметров до нескольких десятков миллиметров – и плотность от 0,3 до 0,6 г/см³. Коэффициент сцепления шин с поверхностью снежного наката составляет от 0,1 до 0,25.

Стекловидный лед появляется на покрытии в виде гладкой стекловидной пленки толщиной от 1 до 3 мм и изредка в виде матовой белой шероховатой корки толщиной до 10 мм и более. Отложения стекловидного льда имеют плотность от 0,7 до 0,9 г/см³, а коэффициент сцепления составляет от 0,08 до 0,15. Этот вид зимней скользкости является наиболее опасным. Отложения льда в виде матово-белой корки имеют плотность от 0,5 до 0,7 г/см³.

Для организации работ по борьбе и предотвращению образования зимней скользкости необходимо учитывать ее вид, погодные условия, предшествующие и сопутствующие образованию скользкости, и тенденцию их изменения¹.

На покрытии проезжей части дорог и улиц не допускаются наличие снега и зимней скользкости после окончания работ по их устранению, осуществляемых в сроки по таблице 6.

Срок устранения рыхлого или талого снега (снегоочистки) отсчитывается с момента окончания снегопада до полного его устранения, а зимней скользкости – с момента получения данных с метеостанций о возможности ее образования.

Во время снегопада и до окончания снегоочистки на проезжей части дорог категорий IA – III допускается наличие рыхлого или талого снега толщиной 2,0 см, на дорогах категории IV – 3,0 см, на всех группах улиц – 3,0 см.

¹ Руководство по борьбе с зимней скользкостью на автомобильных дорогах: утв. распоряжением Минтранса России от 16 июня 2003 г. № ОС-548-р. П. 2.1.

Состояние обочин, тротуаров и пешеходных дорожек к остановкам маршрутных транспортных средств после окончания работ по их снегоочистке должно соответствовать требованиям таблицы 7.

Таблица 6

Вид снежно-ледяных образований	Категория дороги	Группа улиц	Срок устранения, ч, не более
Рыхлый или талый снег	IA и IB	A и Б	4(3)
	IB и II	B и Г	5(4)
	III – IV	Д и Е	6(5)
	V	–	12
Зимняя скользкость	IA, IB и IB	A – B	4(6)
	II и III	Г и Д	5(7)
	IV	Е	6(8)
	V	–	12

Примечание – в скобках указаны сроки устранения для дорог и улиц городов и сельских поселений.

Снегоочистку обочин осуществляют для дорог категорий IA, IB и IB по всей их ширине, для остальных дорог – на 50 % их ширины. Снежные валы на обочинах дорог категорий II – IV рекомендуется устраивать высотой не более 1,0 м.

Таблица 7

Вид снежно-ледяных образований	Категория дороги	Размер	Срок снегоочистки, не более
Наличие рыхлого или талого снега на обочине толщиной слоя, не более, см	IA и IB	2,0	4 ч
	IB и II		5 ч
	III	3,0	7 ч
	IV и V	Не нормируется	15 ч
Наличие рыхлого (уплотненного) снега на тротуарах и пешеходных дорожках толщиной слоя, не более, см	IA и IB	5(3)	1 сут.
	IB и II	5(5)	
	III, IV, V	5(10)	
Наличие рыхлого (уплотненного) снега на тротуарах и служебных проходах мостовых сооружениях толщиной слоя, не более, см	Для всех категорий дорог	5(3)	1 сут.
Наличие снежных валов у ограждений или высоких бордюров со стороны проезжей части	IA – IB	Не допускается	3 сут
	II и III		4 сут
	IV и V		5 сут

Состояние элементов обустройства дорог (заездных карманов, посадочных площадок, площадок отдыха и стоянок) после окончания проведения работ по устранению снега и зимней скользкости должно соответствовать требованиям таблицы 8.

Таблица 8

Вид снежно-ледяных образований	Категория дороги	Размер	Срок устранения, ч, не более
Наличие рыхлого (уплотненного) снега на заездных карманах и посадочных площадках остановок маршрутных транспортных средств толщиной слоя, см, не более	IA и IB	2 (0)	6
	IB – III	6 (4)	
	IV и V	8 (6)	
Наличие рыхлого (уплотненного) снега (снежного наката) на площадках отдыха и стоянках транспортных средств толщиной слоя, см, не более	IA и IB	6 (4)	24
	IB и II	8 (6)	
	III – V	12 (8)	

На покрытии тротуаров, пешеходных, велосипедных дорожек и на остановках маршрутных транспортных средств в городах и сельских поселениях не допускается наличие снега и зимней скользкости после окончания проведения работ по их устранению, осуществляемых в сроки по таблице 9.

Таблица 9

Интенсивность движения пешеходов (велосипедистов), чел./ч	Сроки устранения, ч, не более
Св. 250	12
От 100 до 250	18
До 100	24
Срок устранения отсчитывается с момента окончания снегопада	

Не допускается формирование снежных валов на разделительных полосах дорог, а также на пересечениях дорог в одном уровне, вблизи железнодорожных переездов и элементов обустройства по условиям таблицы 10, а также на тротуарах.

Таблица 10

Категория дороги	Участок дороги или улицы	Расстояние до элемента, м, не менее
IA и IB	Железнодорожный переезд	500
	Пересечение в одном уровне	250
	Остановочный пункт маршрутных транспортных средств	30
	Пешеходный переход	20
IV – V	Железнодорожный переезд	400
	Пересечение в одном уровне	150
	Остановочный пункт маршрутных транспортных средств	20
	Пешеходный переход	15

В городах и сельских поселениях:

- снег с проезжей части для временного складирования убирают в лотки или на разделительную полосу и формируют в виде валов шириной не более 1,5 м с разрывами длиной 2,0–2,5 м;
- снежный вал формируют на расстоянии 0,5 м от бортового камня или барьерного ограждения для пропуска талых вод;
- перемещение снега на бортовой камень, тротуары, газоны при формировании вала не допускается;
- устройство разрывов и очистку водосточных решеток осуществляют в течение 16 часов после окончания снегопада;
- вывоз сформированных снежных валов с улиц групп А–Д осуществляют в течение 9 дней, групп Е – в течение 12 дней;
- очистку обочин осуществляют в течение 24 часов с момента окончания снегопада.

Формирование снежных валов на всех улицах не допускается:

- на пересечениях улиц в одном уровне и вблизи железнодорожных переездов в зоне треугольника видимости;
- ближе 5 м от пешеходного перехода;
- ближе 20 м от остановочного пункта маршрутных транспортных средств;
- на тротуарах.

Допускается наличие уплотненного снежного покрова (УСП) толщиной 7–10 см в период зимнего содержания дорог и улиц с интенсивностью движения не более 1000 авт./сут. в регионах с продолжительным и устойчивым снежным покровом высотой не менее 20 см.

На дорогах с УСП должно быть установлено ограничение максимальной скорости 60 км/ч с помощью дорожных знаков по ГОСТ Р 52290.

Показатель ровности УСП должен быть не более 1200 см/км, а коэффициент сцепления – не менее 0,27. Срок устранения несоответствий не должен превышать 2 сут.

УСП не должно иметь дефектов, влияющих на безопасность дорожного движения, устранение которых осуществляют в сроки, приведенные в таблице 11.

Таблица 11

Вид дефекта	Размер	Срок устранения, сутки (не более)
Глубина колеи, см, более	4	2
Отдельные углубления (впадины) глубиной более 5 см и площадью, м ² , более	0,09	2
Рыхлый свежесвыпавший снег на УСП толщиной, см, более	8	6

Удаление УСП в весенний период при наступлении среднесуточной положительной температуры воздуха должно быть осуществлено в срок не более 2 суток.

Контроль характеристик эксплуатационного состояния дорог и улиц, допустимых по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляют приборами, включенными в Государственный реестр средств измерения и прошедшими поверку в установленном порядке.

Контроль характеристик, не требующих измерений, осуществляется визуально.

Показатель ровности измеряют рейкой, прибором ПКРС-2У или профилометром.

Измерения ровности рейкой или прибором ПКРС-2У осуществляют по ГОСТ 30412.

Измерения показателя ровности профилометром, прошедшим поверку в установленном порядке, осуществляют по каждой полосе движения на участках длиной 1 км в соответствии с инструкцией по эксплуатации прибора.

Погрешность измерения расстояния, пройденного профилометром, должна быть не более 0,5 м на 1 км дороги (0,05 %).

Индекс IRI следует рассчитывать по микропрофилю с помощью сертифицированного программного обеспечения или с использованием программного обеспечения, установленного на профилометре.

Коэффициент сцепления покрытия измеряют прибором ПКРС-2У по ГОСТ 30413.

Допускается измерять коэффициент сцепления иными приборами, показания которых приводят к показаниям прибора ПКРС-2У.

Измерение глубины, длины и ширины просадок или выбоин осуществляют измерительными линейками по ГОСТ 427 и рулетками по ГОСТ 7502 с использованием рейки по ГОСТ 30412.

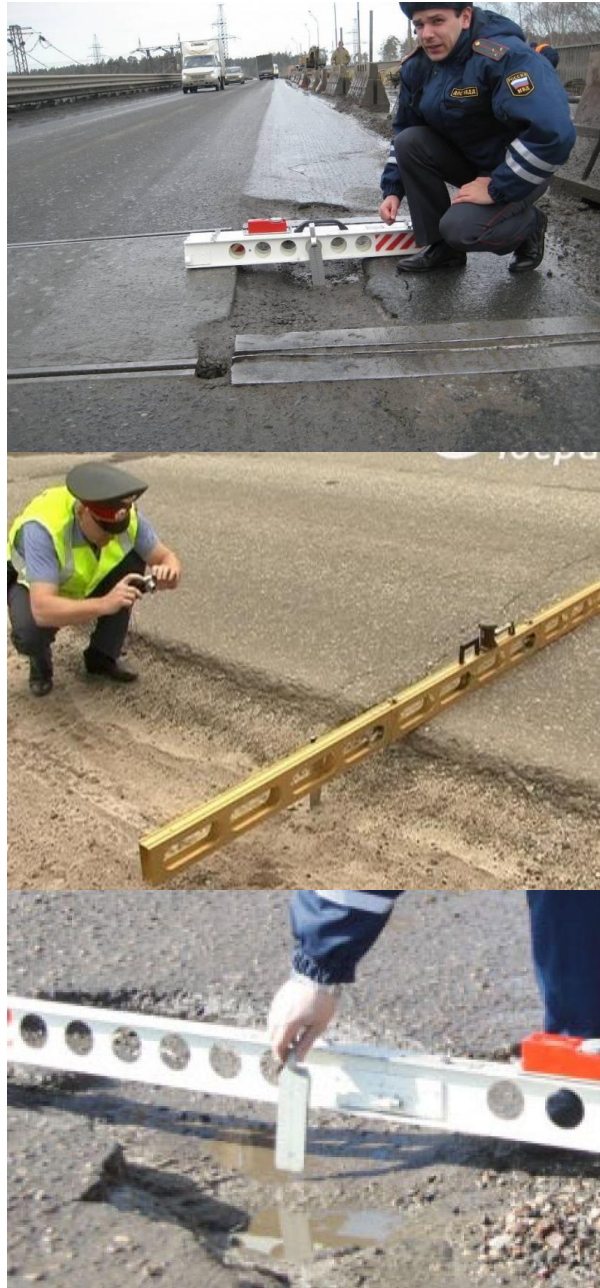


Рисунок 2. Измерение размеров просадок или выбоин.

За длину повреждения принимают его максимальную длину, измеренную параллельно оси дороги.

За глубину повреждения принимают максимальное расстояние по вертикали от нижней грани рейки, уложенной на покрытие над повреждением, до его дна.

Площадь просадки или выбоины определяют по площади описанного вокруг повреждения прямоугольника по сторонам, измеренным параллельно и перпендикулярно оси дороги.

Глубину колеи, сдвига (волны), гребенки измеряют измерительной линейкой по ГОСТ 427 с использованием рейки по ГОСТ 30412.

Измерения колеи производят по правой полосе наката каждой полосы движения в местах с наибольшей ее глубиной, размещая рейку перпендикулярно оси дороги.

За глубину колеи принимают максимальное расстояние по вертикали от нижней грани рейки, уложенной на колею перпендикулярно оси дороги, до ее дна.

Измерения глубины сдвига (волны) или гребенки производят на участках дороги или улицы с наибольшей ее глубиной, размещая рейку параллельно оси дороги.



Рисунок 3. Измерения глубины колеи.



Рисунок 4. Измерения глубины сдвига (волны) или гребенки.

Измерение длины и ширины места выпотевания вяжущего осуществляют измерительными линейками по ГОСТ 427 и рулетками по ГОСТ 7502.

Для дефектов площадью менее 1 м^2 рассчитывается сумма их длин на метр дороги.

Занижение или возвышение обочины или разделительной полосы определяют при помощи рейки и клинового промерника по ГОСТ 30412, измерительной линейки по ГОСТ 427.

За размер дефекта принимается расстояние по вертикали между нижней гранью рейки, уложенной на возвышающуюся поверхность перпендикулярно продольной оси дороги и точкой заниженной поверхности (проезжей части или обочины), расположенной на расстоянии $0,05 \text{ м}$ от кромки проезжей части.

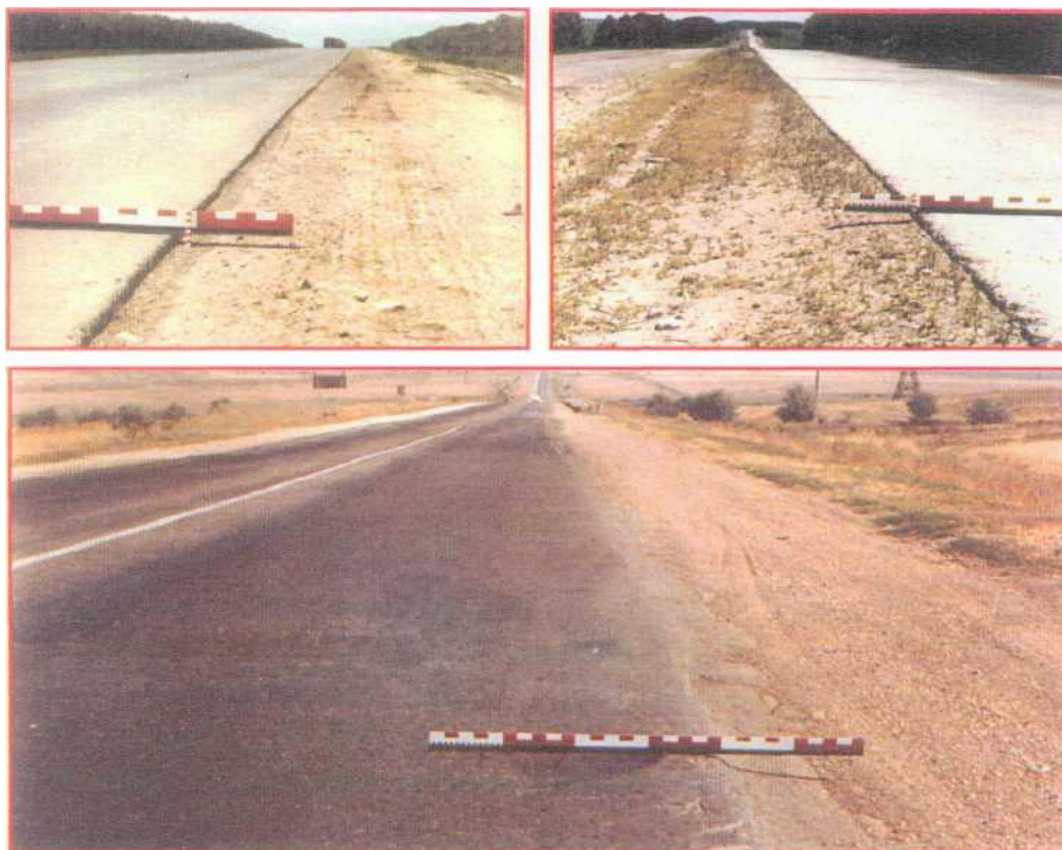


Рисунок 5. Измерения величины занижения (возвышение) обочины и разделительной полосы.

Определение размеров повреждений обочин с дорожной одеждой переходного типа и разделительных полос, повреждений грунтовых обочин, отдельных просадок или выбоин на укрепленной части обочины, краевых полосах и полосах безопасности осуществляют по аналогии измерения глубины, длины и ширины просадок или выбоин.

Уклон обочины определяют с помощью рейки по ГОСТ 30412, оборудованной устройством для измерения уклона, угломерной линейки (например, типа КП-135), а также геодезического прибора.

Поперечный уклон обочин измеряют в местах с ее максимальным уклоном.

Определение размеров отклонений крышки люка, решетки дождеприемника, верха головки рельса трамвайных или железнодорожных путей, возвышения междурельсового настила на железнодорожных переездах осуществляют по аналогии измерения занижения или завышения обочины и разделительной полосы, а отдельных углублений и впадин в покрытии междурельсового пространства (настиле) – по аналогии измерений размеров отдельных просадок или выбоин.

Светотехнические характеристики дорожных знаков измеряют портативными приборами в соответствии с инструкциями по их эксплуатации.

Светотехнические характеристики дорожной разметки измеряют в соответствии с ГОСТ Р 54809.

Горизонтальную освещенность покрытия проезжей части дорог и улиц и ее равномерность измеряют в соответствии с ГОСТ Р 54308.

Отклонение от вертикального положения стоек знаков, колонок светофоров и светофоров, а также отклонение положения панели знака или светофора относительно направления движения, измеряют угломером.

Площадь отслоения и нарушения изображения дорожного знака или световозвращающего элемента сигнального столбика, отслоения символа и разрушения элементов светофора, коррозии поверхности или толщины элементов металлической конструкции ограждения и разрушения бортового камня, разрушения и деформации сигнального столбика и тумбы допускается определять визуально.

Толщину снега (рыхлого или талого) и уплотненного снежного покрова измеряют при помощи измерительной линейки по ГОСТ 427.

Высоту, ширину снежных валов и разрывы (8.6 и 8.7) между ними измеряют рулеткой по ГОСТ 7502, расстояние до них дорожным измерительным колесом (курвиметром).

§ 3. Организация деятельности по надзору и контролю при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог

В целях надзора Госавтоинспекции строительства и реконструкции участков, автомобильных дорог (улиц), железнодорожных переездов, дорожных сооружений, линий городского электрического транспорта иницируется участие в рабочих и приемочных комиссиях по приемке в эксплуатацию законченных строительством (реконструкцией) обозначенных объектов.

Представитель ГИБДД, в ходе работы комиссии, оценивает соответствие (в части, касающейся обеспечения безопасности движения) законченных строительством объектов проектной документации, подготовленность перечисленных дороги и ее инфраструктуры к эксплуатации, полноценного выполнения комплекса мероприятий по обеспечению безопасных условий для участников дорожного движения.

Установленные отступления от проекта и перечень невыполненных работ, влияющие на обеспечение безопасности дорожного движения, предлагаются для включения в акт рабочей комиссии в виде ведомости недоделок и дефектов с обозначением сроков их устранения с повторной проверкой выполнения работ по их устранению.

При невыполнении работ, предусмотренных проектом, а также наличии недостатков, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения, представитель ГИБДД обосновывает мнение о переносе срока подписания акт ввода в эксплуатацию, и имеющиеся замечания излагает письменно в виде особого мнения, которое направляет председателю Комиссии.

Анализ практической деятельности службы дорожного надзора ГИБДД по надзору за строительством и реконструкцией автомобильных дорог и улиц показывает, что на стадии приемки дорог рабочими комиссиями выявляются различные отступления от требований действующих нормативов и утвержденных проектов.

Типичными недостатками в части организации приемки законченных строительством или реконструкцией дорог относятся, совмещение времени проведения рабочих и приемочных комиссий либо предъявление загрязненной дороги или дороги со снежным накатом на проезжей части, а сама приемка осуществляется по несогласованным проектам или без учета замечаний Госавтоинспекции.

При оценке соответствия строящегося объекта обращается внимание на:

➤ геометрические параметры дороги (ширину проезжей части, обочин, разделительной полосы, уклоны элементов поперечного и продольного профиля автомобильных дорог, величину радиусов кривых в плане и продольном профиле, устройство виражей, длину переходно-скоростных и остановочных полос);

- ровность и сцепные качества покрытий;
- расстояние видимости в плане и продольном профиле дорог;
- наличие уширений проезжей части дороги в местах, предусмотренных проектом, укрепительных полос на обочинах и разделительной полосе, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, укрепления обочин;
- заложение откосов насыпей;
- правильность выбора группы, типа, конструкции, а также установки и крепления дорожных ограждений и направляющих устройств (направляющих столбиков, тумб с искусственным освещением, направляющих островков и островков безопасности);
- оборудование пешеходных переходов;
- правильность применения технических средств организации дорожного движения;
- размещение и оборудование конструктивными элементами остановок общественного транспорта;
- наличие и оборудование стоянок, площадок отдыха, а также подъездных автомобильных дорог к ним;
- эксплуатационные параметры дорожных сооружений;
- наличие стационарного электрического освещения и средств связи, предусмотренных проектом.

В соответствии с ОДМ 218.6.019-2016 «Рекомендации по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ» местами производства работ на автомобильных дорогах называются участки проезжей части, обочин, откосов земляного полотна, мостов (путепроводов), разделительной полосы, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, на которых проводятся работы по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию, а также другие работы, вызывающие необходимость во временном изменении движения транспортных, пешеходных и велосипедных потоков.

В зависимости от сроков проведения работ различают места производства долговременных и краткосрочных работ.

Для организации и обеспечения безопасности дорожного движения в местах производства работ следует:

- руководствоваться соответствующими требованиями технических регламентов, национальных стандартов, Правилами, настоящими Рекомендациями и другими отраслевыми дорожными методиками по организации и обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах.

- соблюдать требования по охране труда, установленные нормативными правовыми актами.

Работы должны планироваться таким образом, чтобы:

- их продолжительность и протяженность как можно меньше затрудняли движение транспортных средств, велосипедистов и пешеходов;

- обеспечивалась пропускная способность, достаточная для пропуска транспортных потоков в рабочей зоне;
- организация движения обеспечивала безопасные условия для движения транспортных средств, пешеходов и велосипедистов;
- обеспечивались безопасные условия труда для людей, осуществляющих работы.

Перед началом проведения работ необходимо определить порядок пропуска транспортных средств, велосипедистов и пешеходов, режимы движения транспортных средств в местах производства работ, обеспечивающие безопасность, как участников дорожного движения, так и людей занятых в производстве.

Организация движения на участках проведения работ выбирается в зависимости от их длительности, категории автомобильной дороги, сложности дорожных условий, местоположения и длины рабочей зоны, фактической интенсивности движения транспортного потока, ширины проезжей части, закрываемой для движения.

Места производства работ обустраиваются техническими средствами организации дорожного движения, иными направляющими и ограждающими устройствами, средствами сигнализации и прочими средствами, предусмотренными настоящими Рекомендациями.

Технические средства организации дорожного движения должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 50971–2011, ГОСТ Р 51256–2018, ГОСТ Р 52282–2004, ГОСТ Р 52290–2004, ГОСТ Р 52607–2006 и применяться по ГОСТ Р 52289–2004.

Тип технических средств и ограждения мест производства работ выбирается в соответствии с категорией автомобильной дороги, продолжительностью и видом работ, опасностью места производства работ (наличие неблагоприятных дорожных условий, разрытий, траншей, котлованов) в зависимости от способа пропуска транспортных средств (по проезжей части, обочинам или по специально устраиваемым объездам) в рабочей зоне.

Допускается по согласованию с подразделениями Госавтоинспекции на федеральном уровне в экспериментальных целях в местах производства дорожных работ применять технические средства организации движения, не предусмотренные действующими стандартами (п. 4.6 ГОСТ Р 52289–2004) при наличии согласованных и утвержденных в установленном порядке стандартов организаций (технических условий) фирм-изготовителей соответствующей продукции.

На участках производства работ допускается применять специальные технические средства фиксации нарушений Правил дорожного движения, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

При строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог (далее – дорог), независимо от форм их

собственности, для обустройства мест производства работ необходимо использовать:

- временные дорожные знаки;
- временную разметку проезжей части;
- ограждающие и направляющие устройства;
- средства сигнализации;
- дорожные устройства.

Участок временного изменения движения состоит из пяти функциональных зон, в каждой из которых решаются определенные задачи по организации и обеспечению безопасности движения:

- зона предупреждения;
- зона отгона;
- продольная буферная зона;
- рабочая зона;
- зона возвращения.

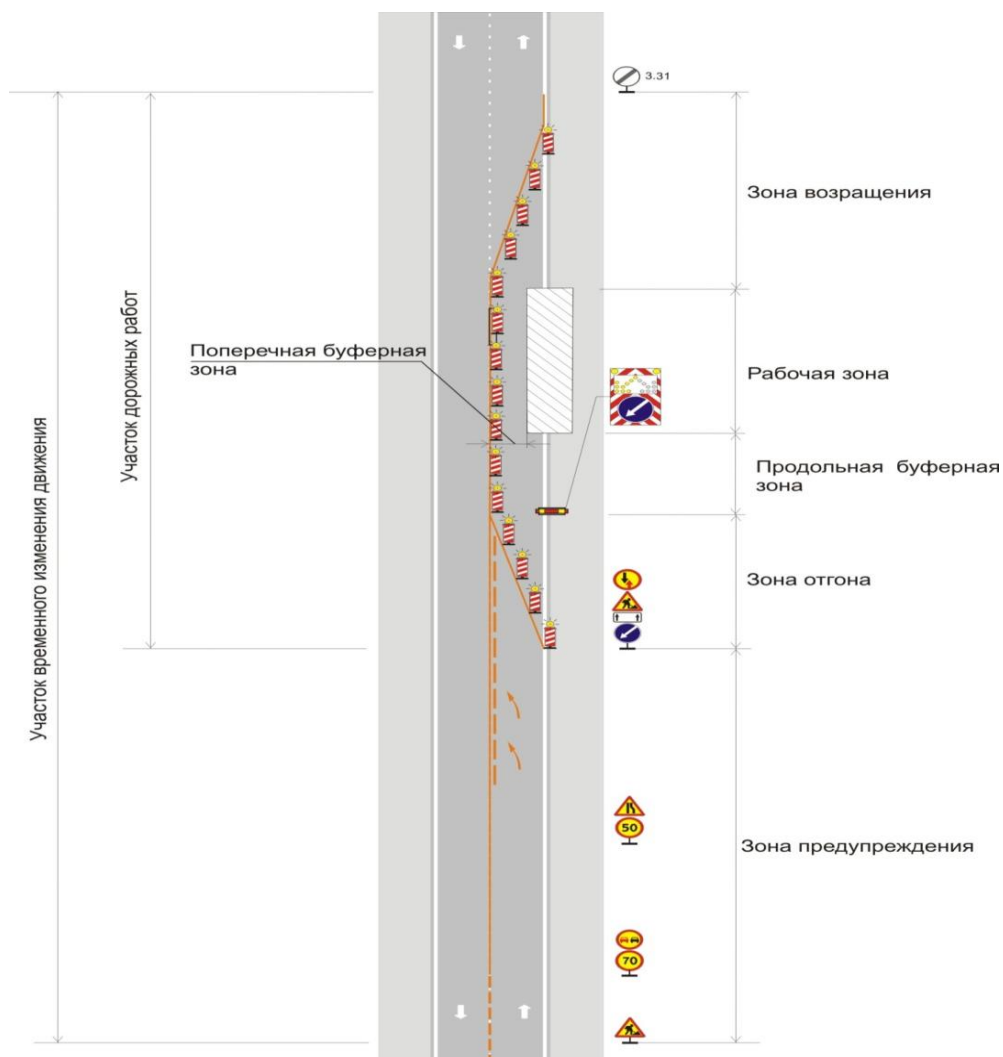


Рисунок 6.

Организация-исполнитель приступает к проведению работ при наличии утвержденной и согласованной в предусмотренном порядке, схемы организации движения и ограждения места производства дорожных работ.

Размещение на проезжей части и обочинах оборудования, инвентаря, строительных материалов и дорожных машин осуществляется организацией-исполнителем после полного обустройства участка временного изменения движения всеми необходимыми техническими средствами организации движения, ограждающими и направляющими устройствами в соответствии со схемой.

При выполнении работ строительные материалы, грунт, дорожные машины, механизмы и оборудование должны размещаться только в рабочей зоне.

Отклонение от схемы, а также применение неисправных технических средств недопустимо.

Применяемые при дорожных работах технические средства организации движения, ограждающие и направляющие устройства должны устанавливаться и содержаться за счет организации-исполнителя.

На участке временного изменения движения постоянные дорожные знаки 1.8, 1.15, 1.16, 1.18–1.21, 1.33, 2.6, 3.11–3.16, 3.18.1–3.25, выполненные на белом фоне, а также знаки, действие которых распространяется на участок производства работ, но противоречит временной схеме организации дорожного движения, на период дорожных работ закрывают чехлами или демонтируют.

Установку и демонтаж технических средств организации дорожного движения, ограждающих и направляющих устройств, прочих технических средств, применяемых для обустройства мест производства работ, осуществляет организация-исполнитель.

Расстановку необходимых средств осуществляют непосредственно перед началом производства работ, в следующем порядке:

- дорожные знаки;
- дорожные светофоры;
- дорожная разметка;
- направляющие устройства;
- ограждающие устройства.

Первыми устанавливаются дорожные знаки, наиболее удаленные от мест производства работ и для направления движения, противоположного тому, на котором предусмотрено проведение работ.

Демонтаж временных технических средств организации дорожного движения, направляющих и ограждающих устройств, прочих технических средств осуществляют незамедлительно после завершения работ в обратной последовательности.

Уполномоченные лица организации-исполнителя ежедневно перед началом и во время проведения работ, а также после окончания рабочей смены должны проверять наличие технических средств организации дорожного движения, ограждающих и направляющих устройств, предусмотренных схемой организации движения и ограждения мест производства работ. При необходимости заменяют пришедшие в негодность или устаревающие отсутствующие средства.

Длительность циклов работы передвижных и/или постоянных светофоров должна корректироваться с учетом неравномерности интенсивности движения в течении суток для исключения формирования очередей транспортных средств из 12 автомобилей и более.

При производстве работ на пересечениях автомобильных дорог рекомендуется соблюдать следующую последовательность:

- на пересечениях в одном уровне работы вначале выполняют на второстепенных дорогах;

- на пересечениях в разных уровнях начинают с наименее загруженных съездов (въездов), с последующим переводом на них, при необходимости, движения с загруженных участков пересечения.

Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований обеспечения безопасности дорожного движения в местах производства дорожных работ осуществляют подразделения ГИБДД. Владельцы автомобильных дорог осуществляют контроль соответствия организации движения и ограждения мест производства дорожных работ утвержденной схеме.

Владелец автомобильной дороги заблаговременно извещает предприятия общественного транспорта и автотранспортные предприятия о месте и сроках выполнения дорожных работ в случае устройства объездов или сокращения числа полос движения на ремонтируемом участке.

При необходимости организация-исполнитель по согласованию с предприятием пассажирского транспорта осуществляет перенос остановочных пунктов маршрутных транспортных средств.

При проведении работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту владельцы автомобильных дорог устанавливают информационные щиты, на которых указывают сведения об объекте строительства (реконструкции, капитального ремонта), наименование заказчика и организации-исполнителя, фамилию должностного лица, ответственного за проведение работ, номер его служебного телефона, сроки проведения работ. Щиты устанавливают на расстоянии от 150 до 300 м до первого по ходу движения предупреждающего знака о проводимых дорожных работах вне населенных пунктов, соответственно на расстоянии от 50 до 100 м в населенных пунктах. При этом необходимо обеспечивать видимость дорожных знаков в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289–2004.

При организации объезда по существующим дорогам водителей информируют о его маршруте знаком 6.17 «Схема объезда», который устанавливают на расстоянии от 150 до 300 м (от 50 до 100 м в населенных пунктах) до начала объезда. В начале объезда необходимо установить знак 6.8.2 или 6.8.3 «Направление объезда». На всех пересечениях маршрута объезда устанавливают знаки 6.8.1, 6.8.2 или 6.8.3 «Направление объезда». Эти знаки могут быть дополнены знаками 6.10.1 или 6.10.2 «Указатель направлений».

Схему организации движения и ограждения мест производства работ в масштабе составляют для участка временного изменения движения, на которой отображают:

- проезжую часть, обочины, разделительную полосу;
- пересечения и примыкания в одном уровне, включая железнодорожные переезды;
- пересечения и примыкания в разных уровнях (или отдельно съезды и въезды);
- искусственные сооружения, автобусные остановки;
- специально устраиваемые объезды;
- пешеходные и велосипедные дорожки.

На схемах указывают:

- ширину проезжей части и обочин, разделительных полос, велосипедных и пешеходных дорожек, специально устроенных объездов;
- временные дорожные знаки (с привязкой), светофоры, существующую и временную дорожную разметку, ограждающие и направляющие устройства, сигнальные фонари, расположение машин и механизмов, другие технические средства.
- закрытые чехлами или демонтированные дорожные знаки, демаркированную дорожную разметку.

На схеме также указывают вид и характер дорожных работ, сроки их исполнения, наименование организации, проводящей работы, телефоны и фамилии должностных лиц, составивших схему и ответственных за проведение работ.

Схемы для долговременных работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту и ремонту могут разрабатываться как в составе проектов в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87, так и самостоятельно.

Схемы всех видов работ в пределах полосы отвода дороги или в «красных линиях» утверждает владелец автомобильной дороги.

Уведомление о месте и сроках проведения работ, а также утвержденная схема должны быть переданы организацией-исполнителем в подразделения Госавтоинспекции на региональном или районном уровне, осуществляющие федеральный государственный надзор в области безо-

пасности дорожного движения на данном участке дороги, не менее чем за одни сутки.

При проведении долговременных работ длительностью более 5 суток владелец автомобильной дороги должен проинформировать в письменном виде соответствующее подразделение Госавтоинспекции об адресе участка, на котором намечено проведение работ, сроках их проведения не менее чем за 7 суток.

§ 4. Деятельность ГИБДД МВД России по осуществлению федерального государственного надзора

Мероприятия Госавтоинспекции по контролю рекомендуется проводить, когда не требуется непосредственное взаимодействие с юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и на указанных лиц не возлагаются обязанности по предоставлению информации и исполнению требований Госавтоинспекции.

Перед проведением мероприятия по контролю изучаются информационно-справочные дела на соответствующий участок дороги (улицы).

При проведении мероприятий контроля возможно осуществлять визуальную либо инструментальную (с помощью специальных технических средств) оценку эксплуатационного состояния дороги по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

В первоочередном порядке рекомендуется оценивать участки дорог (улиц), где систематически происходят ДТП, в которых погибли или получили телесные повреждения люди, ведутся, либо окончены работы по строительству, ремонту, реконструкции и содержанию дорог по которым имеется информация о наличии недостатков в эксплуатационном состоянии дорог, угрожающих жизни и здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц.

В ходе проведения мероприятий контроля целесообразно изучать соответствие требованиям правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов следующих параметров эксплуатационного состояния дорог, в том числе элементов их обустройства:

- состояние проезжей части, обочин, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек;
- обеспечение видимости на кривых в плане и продольном профиле, пересечениях и примыканиях;
- обозначение и оборудование пешеходных переходов;
- ограждение мест производства работ на проезжей части, организация и состояние их объездов;
- наличие и состояние технических средств организации дорожного движения, правильность их применения, в том числе соответствие режимов работы светофорной сигнализации документации по организации дорожного движения;
- состояние системы маршрутного ориентирования водителей; наличие площадок отдыха и состояние подъездов к ним; возвышение (занижение) люков смотровых колодцев, решеток дождеприемников и рельсов к уровню проезжей части; наличие и исправность наружного освещения;
- наличие стоянок около культурно-развлекательных, торговых и спортивных центров, административных зданий, больниц и поликлиник и

объектов отдыха, в жилых массивах, в том числе для транспортных средств инвалидов;

➤ обустройство маршрутов транспортных средств общего пользования (автобусов, троллейбусов, трамваев), состояние и оборудование остановочных пунктов.

В зимний период рекомендуется обращать внимание на соблюдение нормативных требований:

➤ к срокам ликвидации зимней скользкости и окончания снегоочистки; местам формирования и времени уборки снежных валов;

➤ осуществлению мероприятий по снегозадержанию и противоледным мероприятиям.

➤ При проведении мероприятий по контролю за содержанием железнодорожных переездов рекомендуется обращать внимание на:

➤ геометрические элементы (видимость в плане, горизонтальные и вертикальные кривые, ширина проезжей части, ширина обочины) дороги на подходах к переезду;

➤ обеспечение на переезде видимости приближающегося поезда; оборудование переезда дорожными знаками, световой и звуковой сигнализацией, светофорами, шлагбаумами, искусственным освещением, ограждениями, габаритными воротами; наличие пешеходных дорожек;

➤ состояние проезжей части на подходах к переезду, междельсового настила на переезде;

➤ наличие дорожной разметки.

В ходе указанных мероприятий целесообразно уделять внимание:

➤ наличию и размещению дорожных знаков, определяющих порядок, разрешенную максимальную массу транспортного средства и скорость движения;

➤ состоянию проезжей части речной части (настила) наплавного моста, проезжей части береговой части (пандусы) наплавного моста, пешеходных дорожек;

➤ состоянию ограждений, освещения;

➤ наличию шлагбаумов при въезде на переправу.

При выявлении нарушений требований нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции и содержании дорог результаты мероприятий по контролю оформляются актом выявленных недостатков в содержании дорог, дорожных сооружений и технических средств организации дорожного движения или актом выявленных недостатков в содержании железнодорожных переездов.

В случаях выявления нарушений требований нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции и содержании дорог могут быть приняты следующие меры:

- осуществлено ограничение дорожного движения и (или) запрещение проведения на дорогах ремонтно-строительных и других работ;
- выдано предписание об устранении нарушений требований в области безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции и содержании дорог;
- инициировано проведение внеплановой проверки соблюдения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем требований нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции и содержании дорог;
- выдано требование о прекращении противоправного действия (бездействия);
- возбуждено дело об административном правонарушении;
- внесено представление об устранении причин и условий, способствовавших совершению административного правонарушения.

Срок проведения мероприятия по контролю, как правило, не должен превышать 5 рабочих дней.

В процессе строительства дорог сотрудники ГИБДД могут применять следующие формы контроля в процессе строительства дорог:

- визуальные проверки соблюдения технологии строительства;
- участие в пооперационном контроле;
- участие в приемке скрытых работ;
- участие в промежуточной приемке;
- проверка выполнения мероприятий по организации и безопасности движения в зоне строительства в соответствии с проектом организации строительства.

Сотрудники ГИБДД могут привлечь для осуществления контроля за строительством дорог специалистов сторонних организаций, когда необходимы специальные знания, навыки, приборы.

При выявлении в процессе строительства дороги отступлений от проекта, влияющих отрицательно на безопасность движения, Госавтоинспекцией выдается предписание производителю строительных работ, при необходимости информируется проектная организация.

По итогам мероприятий контроля составляется акт установленной формы с отражением полученных результатов измерений. При невыполнении отдельных видов работ, наличии отклонений от проектных значений, выходящих за пределы допустимых, составляется перечень мероприятий по устранению недостатков, который прилагается к акту.

После устранения недоделок и недостатков производится проверка дороги, комплекса дорожных сооружений государственными приемочными комиссиями.

Госавтоинспекция осуществляет повседневный контроль за состоянием улично-дорожной сети и технических средств организации дорожного движения.

Повседневный контроль за условиями движения осуществляется в целях оперативного принятия мер, к устранению возникших в процессе эксплуатации дорог недостатков, составляющих помехи движению и угрозу его безопасности. Повседневный контроль осуществляется инспекторами дорожно-патрульной службы и госинспекторами дорожного надзора.

В ходе повседневного контроля за условиями движения контролируется состояние технических средств организации дорожного движения, эксплуатационное состояние дорог и инженерных сооружений, соблюдение требований по обеспечению безопасности движения, при проведении ремонтно-строительных и других работ на дорогах.

При обнаружении недостатков в состоянии дорог и инженерных сооружений, создающих помехи для движения или его безопасности, инспектор дорожно-патрульной службы ограничивает или запрещает движения до их устранения, о чем сообщает дежурному строевого подразделения дорожно-патрульной службы ГИБДД, который фиксирует их в журнале установленного образца (журнал находится в дежурной части строевого подразделения, а при ее отсутствии у командира этого подразделения) и информируют о них дорожно-эксплуатационные, коммунальные и другие заинтересованные организации.

Для получения дополнительной информации ГИБДД обращается через средства массовой информации к населению с просьбой сообщать обо всех нарушениях и ухудшениях условий движения (с указанием контактного телефона ГИБДД).

Кроме того, подразделением дорожного надзора организуется ежедневное получение информации от автотранспортных, дорожных, коммунальных и других заинтересованных организаций о дорожных условиях и принимаются оперативные меры по устранению недостатков.

При осуществлении контроля за дорожными условиями и эксплуатацией улично-дорожной сети с целью точной оценки параметров могут применяться измерительные приборы, автомобильная лаборатория дорожной инспекции и видеотехника.

Для систематизации и анализа сведений о постоянных (геометрические параметры) и переменных (эксплуатационное состояние) характеристиках дороги, об организации движения (наличие технических средств организации дорожного движения), о совершенных дорожно-транспортных происшествиях, других, имеющих значение для безопасности движения, в ГИБДД составляется на каждую (вне зависимости от ее принадлежности) дорогу контрольно-наблюдательное дело. Форма дела, порядок его заполнения определяются соответствующим Наставлением.

Особенности государственного контроля (надзора) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции и ремонте дорог.

Для оценки соответствия строящегося, ремонтируемого или реконструируемого участка дороги требованиям стандартов, норм и правил в области обеспечения безопасности дорожного движения проводятся натурные измерения, или в рамках плановых и внеплановых проверок, либо административных расследований изучаются результаты лабораторных испытаний (журналов авторского надзора) следующих параметров:

- ширина проезжей части, обочин, разделительной полосы, уклоны элементов поперечного и продольного профиля автомобильных дорог, величина радиусов кривых в плане и продольном профиле, устройство виражей, длины переходно-скоростных и остановочных полос;
- ровность и сцепные качества покрытий;
- расстояние видимости в плане и продольном профиле дорог;
- наличие уширений проезжей части дороги в местах, предусмотренных проектом, укрепительных полос на обочинах и разделительной полосе, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, укрепления обочин;
- заложение откосов насыпей;
- правильность выбора группы, типа, конструкции, а также установки и крепления дорожных ограждений и направляющих устройств (направляющих столбиков, тумб с искусственным освещением, направляющих островков и островков безопасности);
- оборудование пешеходных переходов;
- правильность применения технических средств организации дорожного движения;
- размещение и оборудование конструктивными элементами остановок общественного транспорта;
- наличие и оборудование стоянок, площадок отдыха, а также подъездных автомобильных дорог к ним;
- эксплуатационные параметры дорожных сооружений;
- наличие стационарного электрического освещения и средств связи, предусмотренных проектом.

В случаях, когда проведение дорожных ремонтно-строительных, осуществляется с нарушением требований правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения могут быть применены меры по их ограничению или запрещению.

При осуществлении функции государственного контроля (надзора) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог деятельность государственными инспекторами дорожной инспекции (дорожного надзора) ГИБДД МВД России при необходимости могут проводиться пла-

новые и внеплановые проверки юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Проведение плановых и внеплановых проверок юридических лиц и (или) индивидуальных предпринимателей, в том числе в целях контроля выполнения ранее выданных предписаний, а также административных расследований, осуществляется в порядке, установленном Федеральным законом от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

При проверках рекомендуется контролировать соблюдение требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, а также реализацию мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий.

В случае выявления при проведении проверок нарушений требований нормативных правовых актов целесообразно выдавать предписание установленного образца, и организовать осуществление контроля за устранением выявленных нарушений, а также за принятием мер по их предупреждению, предотвращению возможного причинения вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде, обеспечению безопасности государства, предупреждению возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также принимать меры по привлечению лиц, допустивших выявленные нарушения, к ответственности в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

При наличии сведений о систематических нарушениях юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями нарушений требований нормативно правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения целесообразно по данным фактам информировать органы прокуратуры для принятия ими мер в установленном законодательством Российской Федерации порядке.

Одной из обязанностей службы дорожного надзора ГИБДД МВД России является выявление участков концентрации ДТП и изучение причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, связанных с неудовлетворительным состоянием дорог и улиц.

Аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий) – участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

Выявление таких участков концентрации ДТП и разработка мероприятий по обеспечению безопасности движения на них осуществляется

на основе статистических данных аварийности, по мере их накопления, но не реже одного раза в год.

Мероприятия по ликвидации участков концентрации ДТП должны носить комплексный характер и включать меры, проводимые ГИБДД и владельцами дорог. Реализация мероприятий в зависимости от характера работ согласовывается с заинтересованными организациями.

В целях проведения полноценных мероприятий, по устранению неудовлетворительных условий способствующих возникновению ДТП, сотрудникам дорожного надзора ГИБДД рекомендуется выполнять нижеследующие мероприятия:

- участвовать в осмотре мест ДТП. Обязательный выезд сотрудников дорожного надзора ГИБДД для осмотра на место ДТП целесообразно осуществлять при наличии погибших или 10 и более раненных людей. Осмотр места ДТП рекомендуется проводить в срок не более 1 суток, а в исключительных случаях (в удаленных местах) – не более 3 суток с момента ДТП;

- анализировать материалы ДТП в сопряжении с топографическим анализом;

- мониторинг фото-видео и текстовых материалов о ДТП, размещаемых в системах учёта и анализа ДТП;

- изучения материалов мероприятий по контролю, внеплановых и плановых проверок, а также дел об административных правонарушениях, повлекших дорожно-транспортные происшествия, либо связанных с нарушениями правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции и содержании дорог;

- анализировать судебную практику, обзоры надзорной деятельности и представлений прокуратуры по фактам нарушения правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции, и содержании дорог;

- изучать и анализировать публикации в СМИ, заявления и обращения, касающиеся соблюдения правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции, и содержании дорог.

Основой для характеристики ДТП является топографический анализ, при котором учитываются:

- эксплуатационное состояние автомобильной дороги; существующий план и профиль автомобильной дороги;

- элементы обустройства автомобильных дорог; погодные условия и видимость;

- установленная организация дорожного движения; интенсивность транспортных и пешеходных потоков.

Для объективной оценки эксплуатационного состояния автомобильной дороги необходимо изучать фото-видео и прочие материалы с мест ДТП по мере их регистрации и размещения в автоматизированных информационно-аналитических системах и функциональных подсистемах.

На основе топографического анализа целесообразно разрабатывать предложения по ликвидации сопутствующих ДТП дорожных условий с разделением на виды работ, учитывающим классификацию работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию дорог общего пользования и искусственных сооружений на них (утверждена приказом Минтранса России от 12 ноября 2007 г. № 160). Предложения по устранению дорожных условий, сопутствующих ДТП, рекомендуется направлять владельцам автомобильных дорог.

По результатам выявления дорожных условий, сопутствующих ДТП и не являющихся нарушениями правил, стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте, реконструкции, и содержании дорог, целесообразно инициировать рассмотрение предложений по повышению безопасности дорожного движения и совершенствованию организации дорожного движения в заинтересованных органах государственной власти и местного самоуправления, а также вносить предложения об изменениях в дислокацию постов и маршрутов патрулирования ДПС, либо маневре нарядов ДПС.

При подготовке предложений по повышению безопасности дорожного движения и совершенствованию организации дорожного движения рекомендуется учитывать перспективы развития улично-дорожной сети, а также характеристики транспортных и пешеходных потоков (интенсивность и состав потока, скорость сообщения, задержки, конфликтные точки и т.п.).

К основным направлениям совершенствования организации движения можно отнести:

- разделение транспортных и пешеходных потоков в пространстве (канализирование движения, развязки в разных уровнях, маршрутное ориентирование, введение одностороннего движения);
- разделение транспортных и пешеходных потоков по времени (введение приоритета, светофорное регулирование);
- формирование однородных транспортных потоков (по составу, по направлению);
- оптимизацию скоростного режима движения (увеличение или ограничение скорости, устранение сужений проезжей части, снижение уровня загрузки дороги);
- обеспечение безопасности пешеходного движения (устройство и оборудование пешеходных переходов, организация пешеходных и жилых зон);

➤ организация стоянок автотранспорта, информация об их расположении и наполняемости.

Результаты работы по выявлению и устранению дорожных условий, сопутствующих ДТП, целесообразно заносить в информационно-справочное дело.

Одним из направлений деятельности подразделений Госавтоинспекции является выполнение разрешительных мероприятий. К данной деятельности относятся вопросы временного ограничения или прекращения дорожного движения, согласование маршрутов транспортных средств, осуществляющих перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов, рассмотрение схем и проектов организации движения.

Временные ограничения или запрещение движения на автомобильных дорогах федерального значения и частных дорогах вводятся органами управления и подразделениями Госавтоинспекции в целях обеспечения безопасности дорожного движения в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

О введении временных ограничений или запрещения движения и мероприятиях по восстановлению движения информируются владельцы дорог, заинтересованные органы государственной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления и граждане.

Согласование маршрутов транспортных средств, осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов, а в установленном законодательством Российской Федерации случаях тяжеловесных грузов, осуществляется на основании заявки уполномоченного органа, осуществляющего выдачу специального разрешения на движение по дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов.

При рассмотрении заявки определяются:

- необходимость и вид сопровождения патрульными автомобилями Госавтоинспекции или автомобилями прикрытия;
- особые условия движения (время суток, скорость движения во время перевозки, а также порядок движения через искусственные сооружения и инженерные коммуникации, железнодорожные переезды, ледовые переправы через реки и другие водные преграды).

Результаты согласования маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов вносятся в бланк специального разрешения в пунктах «Вид сопровождения», «Особые условия движения» и «Организации, согласовавшие перевозку» (номер и дата согласования, фамилия, имя, отчество и должность сотрудника Госавтоинспекции). Оформленный бланк специального разрешения направляется в уполномоченный орган.

Рассмотрение схем организации движения рекомендуется проводить при выполнении всех видов работ в пределах проезжих частей, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, обочин, включая трамвайные пути

или разделительные полосы при их наличии, а также полосы отвода, за исключением работ по содержанию автомобильных дорог.

При рассмотрении рекомендуется учитывать вид и характер (продолжительность, время работы в течение суток и т.д.) работ, сроки их исполнения, а также осуществлять контроль:

- соответствия геометрических параметров ремонтируемого участка (дорожного сооружения) существующему (перспективному) транспортному или пешеходному потоку;
- расположения бытовых городков (строительных временных городков, рабочих городков), мест складирования строительных материалов и временного хранения техники;
- назначения сроков начала и окончания работ;
- организации маршрутов объездов;
- применения технических средств организации дорожного движения при ограждении мест производства работ;
- мест расстановки временных технических средств организации дорожного движения: дорожных знаков и разметки;
- соответствие обустройства подъезда к территории строительной площадки.

Для выявления недостатков в области обеспечения безопасности дорожного движения при содержании автомобильных дорог должны использоваться технические и специальные средства допущенные к применению подразделениями Госавтоинспекции, в соответствии с инструкциями и указаниями о порядке их применения. Технические средства, относящиеся к измерительным приборам, должны иметь сертификат об их утверждении в качестве средства измерения и действующее свидетельство о поверке, выдаваемое органами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии.

К работе с техническими и специальными средствами допускаются сотрудники, изучившие инструкции по эксплуатации и сдавшие зачеты по правилам их применения.

Сотрудники, получившие в пользование технические и специальные средства, несут персональную ответственность за их сохранность и работоспособность. В целях эффективного использования технических средств обеспечивается проведение анализа результатов их применения, а также влияния на предупреждение нарушений законодательства и совершения административных правонарушений. Средства фото - киносъемки и видеозаписи применяются сотрудниками дорожной инспекции (дорожного надзора) во всех случаях, когда полученные с их помощью материалы могут явиться доказательствами выявленных причин и условий, сопутствующих нарушению законодательства и совершению административного правонарушения, виновности лица, привлекаемого к административной ответст-

венности, либо иметь значение для правильного разрешения дела об административном правонарушении.

Способ, параметры и условия осуществления фото- киносъемки и видеозаписи должны позволять идентифицировать соответствующий участок дороги, а также показание применяемого для контрольного измерения специального технического средства, и отображать дату и время съемки.

Материалы киносъемки и видеозаписи могут содержать комментарии сотрудника о своих действиях при осуществлении государственной функции и объяснения должностного лица или представителя юридического лица.

Заключение

Транспортный комплекс развивался столетиями и в настоящее время имеет организованную структуру продолжая совершенствоваться. Дорожная инфраструктура требует значительных затрат для его поддержания и развития с учетом потребностей экономики и социальной сферы.

В требуемом эксплуатационном состоянии дороги общего пользования содержат предприятия федеральной дорожной службы, городские дороги – предприятия коммунального хозяйства, ведомственные и частные – сами владельцы или специализированные подразделения других ведомств.

В России техническими нормативными документами установлена система подготовки проектов федеральных автомобильных дорог, отдельных дорожных сооружений, определен состав проектов и порядок их согласования.

Порядок строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог достаточно подробно регламентирован нормативными документами, основными из которых являются строительные нормы и правила, а также ведомственные нормативные документы министерства транспорта РФ.

Нормативными документами, разработанными и утвержденными Минтрансом России, должны руководствоваться при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог и другие ведомства, занимающиеся этими вопросами.

Поэтому работникам Государственной инспекции безопасности дорожного движения, осуществляющими контроль в процессе строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог предприятиями и организациями любого ведомства, необходимо руководствоваться строительными нормами и правилами, а также нормативными актами, разработанными министерством транспорта России.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения является органом государственного (надведомственного) контроля. Полномочия ГИБДД по осуществлению надведомственного контроля ограничены сферой обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе и при контроле проектирования строительства и содержания, автомобильных дорог и дорожных сооружений.

Основные обязанности и права ГИБДД определены Федеральным Законом РФ «О полиции» и «Положением о ГИБДД МВД РФ».

Контроль за соблюдением правил, нормативов и стандартов при проектировании, строительстве и эксплуатации дорог и дорожных сооружений, осуществляют подразделения и сотрудники дорожного надзора Государственной инспекции безопасности дорожного движения, обязанности которых, формы и методы их реализации детализированы в соответствующем Наставлении.

Решения по результатам контроля сотрудники ГИБДД принимают в соответствии с техническими нормативами, документами, принятыми на общегосударственном уровне (строительные нормы и правила, государственные стандарты), а также руководствуясь нормативными документами подконтрольных ведомств.

Сотрудники дорожного надзора ГИБДД решают возложенные на них задачи во взаимодействии с сотрудниками других подразделений ГИБДД, с органами исполнительной власти, с другими органами надведомственного контроля, с дорожными и коммунальными органами, с соответствующими проектными, архитектурно-планировочными, учебными, научно-исследовательскими организациями.

Государственной инспекции безопасности дорожного движения вменено в обязанность, согласовывать проекты строительства, реконструкции и ремонта дорог, дорожных сооружений, линий городского электрического транспорта, в то же время она имеет право рассматривать проекты других строительных объектов и давать по ним замечания, предписания в части ОБДД.

При осуществлении контроля сотрудники ГИБДД принимают решения в пределах установленных технических нормативов и обосновывают их:

- данными исследований дорожного движения;
- расчетами перспективной интенсивности движения;
- выводами по результатам анализа ДТП.

Качественные характеристики построенных дорог, в том числе соответствие их требованиям безопасности дорожного движения во многом зависят от соблюдения технологии, качества строительства, поэтому в процессе строительства и по завершению его осуществляется контроль в установленном порядке как внутриведомственный, так и со стороны других ведомств, государственных органов, в том числе ГИБДД.

Заключение о готовности дороги к эксплуатации дает создаваемая с этой целью государственная комиссия.

Итогом деятельности подразделений дорожного надзора ГИБДД МВД России должно быть повышение уровня безопасности дорожного движения и создание условий на улично-дорожной сети для безопасного и бесперебойного движения транспортных средств и пешеходов.

Рекомендуемая литература

1. Конституция Российской Федерации.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
3. Конвенция о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах. (Вена, 8 ноября 1968 г.)
4. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) (Женева, 15 ноября 1975 года).
5. Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог (Бангкок, 18 ноября 2003 года).
6. Технический регламент таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог».
7. Федеральный закон РФ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
8. Федеральный закон РФ от 7 февраля 2011 г. № 3 «О полиции».
9. Федеральный закон РФ от 24 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».
10. Федеральный закон от 13 марта 2006 г. № 38-ФЗ «О рекламе».
11. Указ Президента Российской Федерации от 15 июля 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения».
12. Указ Президента Российской Федерации от 27 июня 1998 г. № 727 «О придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования».
13. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «Об утверждении Правил дорожного движения».
14. Постановление Правительства Российской Федерации от 19 августа 2013 г. № 716 г. «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения».
15. Постановление Правительства Российской Федерации от 22 декабря 2014 г. № 1443 г. «О компетентных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».
16. Приказ МВД России от 30 марта 2015 г. № 380 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, тех-

нических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог».

17. ГОСТ Р 50597-2018. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля.

18. ГОСТ 30412-96. Дороги автомобильные и аэродромы. Методы измерений неровностей оснований и покрытий.

19. ГОСТ 30413-96. Дороги автомобильные. Метод определения коэффициента сцепления колес автомобиля с дорожным покрытием.

20. ГОСТ Р 52044-2003. Наружная реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений.

21. ГОСТ Р 52282-2004. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования, методы испытаний.

22. ГОСТ Р 52289-2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

23. ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования.

24. ГОСТ Р 51256-2018. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования.

25. ГОСТ Р 50970-2011. Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения.

26. ГОСТ Р 50971-2011. Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения.

27. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция. СНиП 2.05.02-85.

28. СП 42.13330.2011. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*.

29. ОДН 218.012-99. Общие технические требования к ограждающим устройствам на мостовых сооружениях, расположенных на магистральных автомобильных дорогах.

30. ОДН 218.015-01. Отраслевые дорожные нормы размещения средств наружной рекламы в пределах полосы отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования.

31. ОДН 218.0.006-2002. Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог (взамен ВСН 6-90)

32. ОДМ 218.6.019-2016. Рекомендации по организации движения и ограждения мест производства дорожных работ.

33. ОДМ 218.6.015-2015. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации.

Учебное пособие

Авторский коллектив:

кандидат юридических наук
Калюжный Юрий Николаевич;
доктор юридических наук
Дмитриев Сергей Николаевич;
доктор юридических наук
Елагин Александр Георгиевич;
кандидат юридических наук
Капустянский Владимир Геннадьевич;
кандидат юридических наук
Зейналов Фазил Назим оглы,
кандидат юридических наук
Афонин Вадим Вячеславович,
кандидат юридических наук
Амеличкин Алексей Викторович,
кандидат экономических наук
Жбанова Светлана Александровна,
Коршунов Александр Юрьевич;
Губенков Олег Евгеньевич;
Ляшенко Евгений Алексеевич;
Грядун Вячеслав Михайлович;
Андреев Петр Геннадьевич;
Былинин Игорь Александрович

НАДЗОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ЗА БЕЗОПАСНЫМ СОДЕРЖАНИЕМ ДОРОГ

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017 г.
Подписано в печать 08.10.2018 г. Формат 60x90¹/₁₆.
Усл. печ. л. 3,38. Тираж 121 экз. Заказ № 107.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.