



Фофанов Семён Васильевич,

курсант учебной группы 1907г

факультета подготовки специалистов ГИБДД

ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова, г. Орёл

Научный руководитель: **Флоря Денис Федорович,**

кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры ОРД ОВД

ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова, г. Орёл

**МЕРЫ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА
И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
MEASURES TO IMPROVE THE QUALITY
AND SAFETY OF ROAD TRAFFIC**

Аннотация: В статье исследованы особенности мер, предпринимаемых в целях повышения качества и безопасности дорожного движения. В связи с чем, рассмотрены проблемные аспекты правового регулирования указанной сферы, а также предложены пути устранения недостатков.

Abstract: The article examines the features of measures taken to improve the quality and safety of road traffic. In this connection, the problematic aspects of the legal regulation of this sphere are considered, as well as ways to eliminate shortcomings are proposed.

Ключевые слова: Фотовидеофиксация, Правила дорожного движения (ПДД), Автоматический режим, Нарушения ПДД, Обнаружение нарушений, Документирование.

Keywords: Photo-video recording, Traffic rules (PDD), Automatic mode, Traffic violations, Violation detection, Documentation.



В последние годы автомобилизация населения идёт особенно быстрыми темпами. Это обуславливается тем, что меняется уклад жизни, разрастаются города, увеличиваются расстояния, люди хотят успевать как можно больше, в таких условиях просто невозможно обходиться без транспорта. Автомобиль уже вошёл в нашу повседневную жизнь, стал не роскошью, а средством передвижения, которое необходимо практически каждому современному человеку. Однако, не стоит забывать и о том, что автомобиль – это источник повышенной опасности. Дорожно-транспортный травматизм является острой проблемой современности. Каждый день на дорогах гибнет большое количество людей, многие получают серьёзные травмы, становятся инвалидами. Обеспечение безопасности дорожного движения, сохранение жизни и здоровья населения является важной общегосударственной задачей, так как дорожно-транспортные происшествия наносят огромный материальный и моральный ущерб не только отдельным лицам, но и всему обществу в целом.

Причины высокой аварийности усматриваются не только в несовершенстве системы организации и обеспечения безопасности дорожного движения, но и в низкой дисциплинированности и правовой несознательности самих участников движения.

Профессор Мидловец М.В. указывает на ещё одну серьёзную причину транспортных проблем в городе [1] - несоответствие самих дорожных условий, параметров улично-дорожной сети количеству ежедневно используемого личного транспорта.

Иными словами, машин стало слишком много, они попросту не помещаются на узких городских улицах, большинство из которых проектировались когда об автомобилях ещё и не знали. Такая ситуация приводит к постоянному возникновению так называемых пробок. Утром и вечером, в часы пиковой активности, когда все едут на работу и с работы, автомобилей на дороге становится так много, что им просто некуда ехать, в итоге движение всего города оказывается парализованным. Соответственно в



таких условиях существенно повышается степень сложности вождения, приходится маневрировать в ограниченном пространстве, определять очерёдность проезда; все это приводит к большому количеству дорожно-транспортных происшествий.

В настоящее время Правительством РФ совместно с Госавтоинспекцией и заинтересованными общественными объединениями на нормативной основе[2] разрабатывается ряд мероприятий, направленных на исправление дорожной ситуации и снижение аварийности; рассмотрим некоторые из них.

Предлагается создавать отдельные полосы для движения общественного транспорта. На дорогах по основному маршруту движения общественного транспорта должна быть выделена специальная полоса справа от остальных. Дело в том, что маршрутный транспорт в основном представлен автобусами и микроавтобусами, которые занимают много места на улицах города, и к тому же, должны периодически останавливаться для посадки-высадки пассажиров, создавая тем самым помехи другим участникам движения. Данный метод уже активно применяется во многих крупных городах России и зарекомендовал себя с лучшей стороны. Например, в Москве создание "выделенок" позволило увеличить интенсивность транспортного потока на 10-15% и, вдобавок, решило проблему с несанкционированными парковками вдоль улицы. [3]

Ещё одним методом для разгрузки транспортных развязок является организация реверсивного движения. По задумке, данная методика должна применяться утром и вечером в "часы пик", соответственно на въезд и выезд из центра города. Реверсивное движение также показало свою эффективность во многих городах и помогло справляться с пробками в часы пиковой активности.

Без сомнений, самым страшным, травмоопасным, и приносящим наибольший ущерб, видом ДТП можно считать лобовое столкновение транспортных средств. Даже на сравнительно небольшой скорости столкновение "лоб в лоб" почти никогда не обходится без травм, а в некоторых случаях приводит к смерти водителей и пассажиров. Для того, чтобы



минимизировать количество лобовых столкновений Правительство предлагает переводить ряд городских улиц на одностороннем движение. Такой тип движения является наиболее комфортным и безопасным, поэтому взят на вооружение и активно вводит

Спорным является вопрос о движении грузового транспорта в черте населённых пунктов. Многие исследователи обоснованно считают, что грузовики ввиду своего крупного размера и большой массы, приносят много неудобств: они занимают много места на улицах города, разбивают дорожное покрытие, создают излишне шумы и вибрации и прочее. И запрет транзитного проезда грузового автотранспорта по городам решит многие из этих проблем и повысит пропускную способность улично-дорожной сети. Плюс ко всему вышеперечисленному, грузовой транспорт работает на дизельном топливе и соответственно имеет низкий экологический класс; и ограничение его проезда через город улучшит общую экологическую обстановку.

За последние годы проделана огромная работа в области обеспечения безопасности и качества дорожного движения. Современную дорожно-транспортную обстановку невозможно сравнить, с тем, что было на дорогах каких-нибудь 30 лет назад. Огромные темпы роста городов и бешеный трафик требуют типично нового подхода к решению проблем организации дорожного движения.

Доцент Тумашев А.И. в своей научной работе пишет, что развитие новых технологий сделало возможным разработку такого подхода - была создана Автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД).[4] Это комплексная система, состоящая из инновационных программно-технических средств, которые позволяют оптимизировать движение потоков, улучшить показатели улично-дорожной сети, экологической безопасности и обеспечить безопасность дорожного движения в целом. АСУДД способна отслеживать погодные условия в конкретных точках и удалённо, следить за состоянием дорожного покрытия в контролируемых зонах, управлять



освещением и включением дополнительных информационных табло, осуществлять непрерывный обмен аналитическими данными с командный центром, передавать видео-изображение в реальном времени, а также прогнозировать возможные дорожные ситуации на основе полученных сведений.

Посмотрим как действует данная система на примере "умного светофора". Состоит данное устройство из контроллеров и детекторов транспорта, приемно-передающей аппаратуры, управляющих программно-технических систем и самих светофорных объектов. Автоматизированная система постоянно наблюдает за транспортной обстановкой в зоне, регулируемой светофором. Если она выявляет и прогнозирует возникновение предзаторовой ситуации в одном из направлений движения, то система изменяет план координации и направляет его на светофор, который должен увеличить время горения зелёного сигнала по самому загруженному направлению; таким образом АСУДД удаётся ликвидировать возникновение заторов и пробок на начальном этапе их образования. Применение интеллектуальных транспортных систем – это интенсивный метод управления организацией дорожного движения, позволяющий эффективно управлять транспортными потоками без изменения существующей дорожной сети и расширения улиц.

Кандидаты технических наук Баните А.В., Деряга Д.С. и Леоненко О.В. отмечают, что введение ИТС (т. е. интеллектуальных транспортных систем) позволяет повысить качество и безопасность дорожного движения, предотвращать заторы и пробки, увеличивать пропускную способность имеющихся дорог, и самое главное - снизить количество аварийных ситуаций и несчастных случаев на дорогах.[5]

Список литературы:

1. Мидловец М.В. Система мер по профилактике и предупреждению дорожно-транспортных преступлений // Ученые записки Крымского



федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2015. №1. [Электронный ресурс] // Режим доступа [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sistema-mer-po-profilaktike-i-preduprezhdeniyu-dorozhno-transportnyh-prestupleniy>] (дата обращения: 29.05.2023).

2. Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 08.11.2007 N 257-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] // Режим доступа [URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386/] (дата обращения: 29.05.2023).

3. Мероприятия по улучшению дорожно-транспортной ситуации г. Москва – Единый Транспортный Портал [Электронный ресурс] // Режим доступа [URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/17178] (дата обращения: 29.05.2023).

4. Тумашев А.И. АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (АСУДД) // Инновационная наука. 2022. №11-1. [Электронный ресурс] // Режим доступа [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/avtomatizirovannaya-sistema-upravleniya-dorozhnyim-dvizheniem-asudd>] (дата обращения: 30.05.2023).

5. Баните А. В., Деряга Д. С., Леоненко О. В. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПУТЕМ ВНЕДРЕНИЯ АДАПТИВНЫХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ // Автоматика на транспорте. 2021. №4. [Электронный ресурс] // Режим доступа [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovershenstvovanie-gorodskoy-transportnoy-sistemy-putem-vnedreniya-adaptivnyh-sistem-upravleniya-dorozhnyim-dvizheniem>] (дата обращения: 30.05.2023).