ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

УТВЕРЖДЕНА
протоколом заседания проектного
комитета по национальному проекту
"Безопасные и качественные
автомобильные дороги"
от 19 ноября 2019 г. № 8

М Е Т О Д И К А

определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения

Введение

Ежегодно в Российской Федерации более 80% дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушением правил дорожного движения [1] водителями. К числу наиболее распространенных причин аварийности относятся: несоблюдение очередности при проезде перекрестков, нарушение правил проезда пешеходных переходов, выезд на полосу встречного движения, нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части, несоответствие скорости конкретным условиям движения и превышение установленной скорости.

По данным международных исследований в области безопасности дорожного движения, превышение установленной скорости движения является одной из наиболее распространенных причин совершения ДТП и высокой тяжести их последствий.

Выявление и профилактика нарушений ПДД, в том числе, связанных с превышением установленной скорости движения, оптимально с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения, которые позволяют обеспечить документальное подтверждение факта нарушения, объективность в выявлении и наказании правонарушителей, создает условия для обеспечения реализации принципа неотвратимости наказания, снижения латентности правонарушений, сокращения конфликтных ситуаций должностных лиц органов государственного контроля (надзора) с водителями.

По состоянию на начало 2019 года в субъектах Российской Федерации насчитывается 10,8 тыс. стационарных и 3,9 тыс. передвижных технических средств автоматической фиксации нарушений ПДД. В течение 2018 года количество стационарных технических средств автоматической фотовидеофиксации в стране увеличилось на 20%, передвижных - на 1%.

В настоящее время более 11,2 тыс. всех имеющихся в эксплуатации технических средств автоматической фотовидеофиксации выявляют нарушения, связанные с превышением установленной скорости движения, из них по среднему значению - 1 тыс. Таких нарушений ПДД в 2018 году выявлено 89 млн., что составляет 84% от общего количества зафиксированных системой автоматической фотовидеофиксации правонарушений.

1. Общие положения

В настоящей Методике приняты следующие сокращения:

БДД - безопасность дорожного движения;

ДТП - дорожно-транспортное происшествие;

МКДТП - место концентрации ДТП;

ПДД - Правила дорожного движения Российской Федерации;

ПОДД - проекты организации дорожного движения;

ТСАФ - работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения (технические средства автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД);

ПАОУ - потенциально аварийно-опасный участок[1].

Термины приняты в соответствии с ГОСТ Р 57144 [2] и ГОСТ Р 57145 [3].

В соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" [4] ТСАФ относятся к элементам обустройства автомобильных дорог.

1.1. Методика определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения (далее - Методика) разработана в соответствии с пунктом 3.2.1 паспорта

[1] Потенциально аварийно-опасный участок: участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение текущего года произошло 4 и более ДТП с материальным ущербом одного вида, или где произошло меньше на одно ДТП, чем это установлено определением термина "аварийно-опасный участок" федерального закона [9]

федерального проекта "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства", входящего в состав национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", в целях реализации мероприятий упомянутого выше федерального проекта по увеличению количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения к 2024 году более чем в два раза от базового количества 2017 года, а так же для обеспечения эффективности применения ТСАФ, как инструментов повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог.

Настоящая Методика распространяется на стационарные и передвижные ТСАФ.

Примечание:

1. Стационарные ТСАФ - технические средства, предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в режиме непрерывной работы, являющиеся элементами обустройства автомобильных дорог и размещаемые стационарно на стойках, опорах и других конструкциях;

2. Передвижные ТСАФ - технические средства, предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в режиме непрерывной работы в течение ограниченного промежутка времени и размещаемые на специальных конструкциях (штативах, треногах и т.п., вышках на базе транспортных средств).

1.2. Положения настоящей Методики основываются на следующих обстоятельствах:

в местах установки ТСАФ отмечается снижение общего количества ДТП и тяжести их последствий;

Примечание:

по данным Госавтоинспекции, за 2018 год на автомобильных дорогах страны с помощью системы автоматической фотовидеофиксации ликвидировано 33 % (более 1,3 тыс.) аварийно-опасных участков.

осуществление полного повсеместного контроля посредством ТСАФ на дорогах и улицах в настоящее время пока невозможно;

Примечание:

при таком обстоятельстве одним из путей решения проблемы повышения БДД и, в частности, снижения количества МКДТП (один из целевых показателей национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги") является оборудование ТСАФ таких мест, где

снижение количества нарушений ПДД водителями транспортных средств позволит максимально сократить количество ДТП.

ТСАФ нередко размещают вне мест концентрации ДТП, в местах, где часто совершаются правонарушения, не приводящие к происшествиям;

не в полной мере реализуется возможность эффективного применения ТСАФ с точки зрения повышения БДД и оптимизации режимов движения для повышения пропускной способности дороги.

1.3. Настоящая Методика позволит принимать эффективные решения по реализации норм законодательства, связанных с принятием владельцами автомобильных дорог, иными уполномоченными владельцами автомобильных дорог организациями (либо организациями уполномоченными в области организации дорожного движения) (далее - владельцами автомобильных дорог) решений об установке и использованию на автомобильных дорогах (далее - дороги), дорогах и улицах городских и сельских поселений (далее - улицы) стационарных и передвижных ТСАФ, исходя из условий их применения, правил размещения, установки и эксплуатации, регламентированных ГОСТ Р 57145.

1.4. К применению рекомендуются ТСАФ, соответствующие требованиям ГОСТ Р 57144.

1.5. Выбор места установки ТСАФ должен быть обусловлен целью повышения безопасности дорожного движения, а не обеспечения поступления средств в бюджет от взыскиваемых штрафов.

1.6. Установка и применение ТСАФ должны производиться с соблюдением требований законодательства в сфере безопасности дорожного движения.

Места установки ТСАФ определяются владельцами автомобильных дорог и согласовываются ими с подразделением Госавтоинспекции на региональном уровне. Информация об установленных стационарных ТСАФ должна быть отражена владельцами автомобильных дорог в проектной документации по организации дорожного движения (комплексных схемах организации и проектах организации дорожного движения) с направлением в течение тридцати календарных дней соответствующего уведомления о внесении изменений в документацию в организации, согласовавшие проектную документацию по организации дорожного движения.

Владелец автомобильной дороги обеспечивает информирование участников дорожного движения посредством общедоступных информационных ресурсов об адресе мест размещения ТСАФ и их геопозиции с указанием географических координат.

Наличие такой информации является условием возможности привлечения к административной ответственности за нарушения ПДД, зафиксированные ТСАФ, а ее отсутствие - условием отмены вынесенных постановлений об административных правонарушениях.

Примечание:

муляжи указываются как стационарные ТСАФ.

В соответствии с приказом Минтранса России от 26.12.2018 № 480 "Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения" [5] проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования при разработке проектов организации дорожного движения на период эксплуатации дорог и улиц или их участков должны включать предложения (мероприятия) по расстановке стационарных ТСАФ.

В ПОДД на период эксплуатации дорог и улиц или их участков также включают адресную ведомость размещения стационарных ТСАФ в табличной форме.

В адресную ведомость размещения стационарных ТСАФ включают перечень участков дорог и улиц с указанием для каждого из них:

месторасположения ТСАФ в плане дороги (с привязкой к адресу дороги или населенного пункта;

географических координат;

параметров зоны контроля;

видов выявляемых нарушений ПДД;

значения установленной максимальной скорости движения (для ТСАФ, контролирующих превышение скорости движения).

1.7. Выбор места установки ТСАФ осуществляется таким образом, чтобы приборы и средства их размещения (опоры, короба и т.п.) не ограничивали видимость технических средств организации дорожного движения.

1.8. При выборе мест установки ТСАФ следует предусматривать возможность их безопасного обслуживания для персонала.

1.9. Оборудование, оказывающее внешние электромагнитные воздействия, не должно влиять на работу ТСАФ.

1.10 Установка оборудования ТСАФ в выбранном месте на участке дороги и улицы производится в соответствии с требованиями, содержащимися в соответствующих инструкциях (регламентах, правилах и т.п.) по монтажу, прилагаемых к отобранному для применения типу, марке (модели) ТСАФ, в целях исключения случаев некорректного функционирования.

При фиксации нарушений ПДД стационарными ТСАФ для информирования водителей о возможности такой фиксации

на соответствующем участке дороги (зоне, территории, участке улично-дорожной сети населенного пункта) совместно с дорожными знаками, регламентирующими условия и режимы движения, применяется табличка 8.23 "Фотовидеофиксация" по ГОСТ Р 52290 [6] в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289 [7] и в случае необходимости наносят соответствующие линии дорожной разметки 1.24.4 по ГОСТ Р 51256 [8].

Примечание:

Табличку 8.23 применяют со знаками 1.1, 1.2, 1.8, 1.22, 3.1 - 3.7, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.20, 3.22, 3.24, 3.27 - 3.30, 5.14, 5.21, 5.27 и 5.31 (согласно приложению № 1 к Правилам дорожного движения), а также со светофорами.

Дополнительно допускается установка специальных щитов для информирования водителей о работе ТСАФ по выявлению нарушений ПДД на контролируемом участке дороги или улицы.

Для информирования водителей о возможности такой фиксации нарушений ПДД передвижными ТСАФ применяются специальные информационные щиты, на которых наносится изображение таблички 8.23 "Фотовидеофиксация" по ГОСТ Р 52290 с информацией о контролируемых условиях и режимах движения. При этом щиты устанавливаются в населенном пункте от 50 м до 100 м перед зоной контроля ТСАФ, вне населенного пункта - от 150 м до 300 м., с обеспечением их видимости с расстояния не менее 100 м с любой полосы движения.

При значительной плотности размещения ТСАФ в населенном пункте (более 100 ТСАФ на один населенный пункт) допускается информирование водителей о местах установки ТСАФ посредством размещения картографической информации о них на общедоступных информационных ресурсах, при этом на всех въездах в населенный пункт совместно со знаками 5.23.1 или 5.23.2 "Начало населенного пункта" по ГОСТ Р 52290 наносят разметку 1.24.4 по ГОСТ Р 51256.

2. Определение мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации

2.1. Одним из целевых показателей национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" является показатель снижения количества мест концентрации ДТП. В целях достижения установленного значения данного показателя возможно применение ТСАФ в дополнение (что предпочтительнее) к:

мероприятиям по улучшению транспортно-эксплуатационных характеристик дорог и улиц;

установке технических средств организации дорожного движения.

Применение ТСАФ возможно как самостоятельное мероприятие по повышению безопасности дорожного движения на аварийно-опасных участках дорог.

Определение термина "аварийно-опасный участок дороги (место концентрации ДТП)" приведено в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ [9]. Выявлять МКДТП следует в соответствии с отраслевым дорожным методическим документом (ОДМ 218.6.015) [10].

Решения о целесообразности установки ТСАФ и применяемых типах, марках (моделях) в зависимости от причин и условий возникновения ДТП в местах их концентрации принимают на основе анализа аварийности, проводимого в соответствии с настоящей Методикой (раздел 4).

2.2. Кроме мест, указанных в пункте 2.1, ТСАФ в целях профилактики возникновения МКДТП могут устанавливаться в иных местах на основе анализа ДТП, связанных с нарушением ПДД водителями транспортных средств, или на характерных участках по пункту 3.2 настоящей Методики.

Данный анализ, прежде всего, должен выявлять ПАОУ, сформировавшиеся менее чем за год, например, за полгода или квартал.

Период размещения ТСАФ на отдельных участках дорог и улиц определяется с учетом сведений о времени (месяц, сезон) совершения ДТП, выявленных в МКДТП.

2.3. После выявления всех мест, где необходима установка ТСАФ в случае, когда у владельца автомобильной дороги отсутствует возможность по обустройству всех таких мест, необходимо произвести их ранжирование по количеству погибших и (или) раненных в ДТП. Имеющиеся приборы, в первую очередь, следует устанавливать в соответствии с приоритетом, определенным при их ранжировании.

2.4. При размещении ТСАФ необходимо соблюдать правила и условия по ГОСТ Р 57145 для обеспечения контроля за теми ограничениями, которые были введены техническими средствами организации дорожного движения по ГОСТ Р 52289. ТСАФ, фиксирующие превышение установленной скорости движения на въездах в населенные пункты, размещают так, чтобы их зоны контроля начинались на расстоянии не менее 100 м после места начала вводимых ограничений скорости.

2.5. При выборе типов и марок (моделей) ТСАФ, применяемых в установленных местах, необходимо руководствоваться критерием соответствия их технических возможностей протяженности участка дороги, на котором локализуются ДТП. При этом следует максимально использовать

технические возможности конкретных моделей (например, возможность контроля обоих направлений движения, возможность фиксации нескольких видов нарушений ПДД).

В условиях развития системы фотовидеофиксации следует использовать модели, позволяющие фиксировать одновременно несколько видов нарушений ПДД.

2.6. В связи с высокой вероятностью возникновения заторовых ситуаций в результате ДТП из-за нарушений ПДД водителями, для их предотвращения, стационарные ТСАФ предпочтительно устанавливать на участках дорог, работающих в режиме перегрузки (коэффициенте загрузки более 0,7).

2.7. Окончательный вывод о месторасположении и способе размещения ТСАФ делается после исследования:

конкретных местных условий (рельеф местности, характеристики плана и профиля дороги, условий видимости);

соответствия введенных ограничений (в том числе скорости движения) категории дороги, иным условиям движения, нормативным требованиям по введению соответствующих ограничений;

соответствия установленных технических средств организации дорожного движения требованиям документов национальной системы стандартизации;

сравнения финансово-экономических обоснований вариантов размещения устройств, учитывающих основную цель установки ТСАФ, - повышение безопасности дорожного движения (пункт 1.5 настоящей Методики).

2.8. В случае изменения режимов движения (ограничения скорости движения, запрещение обгона и т.п.) следует перенастроить ТСАФ на новые параметры контроля соблюдения требований ПДД в соответствии с установленными режимами движения. В случае невозможности перенастройки ТСАФ на новый режим работы они переводятся в режим использования в качестве муляжей и (или) имитаторов[2].

2.9. При фиксации на участках дорог и улиц одних и тех же видов нарушений ПДД в условиях недостатка ТСАФ для повсеместного контроля на таких участках зоны контроля таких ТСАФ рекомендуется размещать: в населенных пунктах на расстоянии не ближе 1 км друг от друга, вне населенных пунктов - не ближе 5 км друг от друга.

[2] Имитатор: муляж, имеющий в своем составе оборудование, имитирующее работу импульсного доплеровского радара и (или) инфракрасной подсветки ТСАФ радиолокационного типа, предназначенное для затруднения отличия муляжа от штатно работающего ТСАФ с помощью устройств, дистанционно определяющих их наличие.

Указанные расстояния могут быть сокращены в зависимости от расположения мест концентрации ДТП и потенциальных аварийно-опасных участков дороги.

2.10. В общем случае ТСАФ, применяемые совместно с автоматическими пунктами весогабаритного контроля, размещают на участках дорог, отвечающих требованиям, установленным Порядком осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядком организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств [11].

2.11. Железнодорожные переезды, расположенные на железнодорожных путях общего пользования, оборудуются ТСАФ для фиксации нарушений правил проезда через железнодорожные переезды в соответствии с Порядком[3] оборудования железнодорожных переездов, расположенных на железнодорожных путях общего пользования, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, утвержденным Правительством Российской Федерации на основании части 4 статьи 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

2.12. В целях профилактики возникновения МКДТП и предотвращения заторовых ситуаций в результате ДТП из-за нарушений ПДД водителями, ТСАФ допускается устанавливать на участках дорог и улиц при выполнении долгосрочных дорожных работ, а также других долгосрочных работ, требующих временного изменения организации дорожного движения.

Зоны контроля ТСАФ должны находиться в пределах зоны работ по ГОСТ Р 58350 [12].

3. Перераспределение мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации

3.1. Для определения возможности передислокации ТСАФ владельцам автомобильных дорог и улиц следует осуществлять анализ аварийности и мониторинг количества фиксируемых ТСАФ нарушений ПДД.

Целью данного анализа и мониторинга является выявление признаков полной ликвидации причин и условий аварийности в МКДТП, а также стабильного спада количества фиксируемых нарушений ПДД.

[3] Пункт вступает в действие после утверждение соответствующего порядка.

3.1.1. Под стабильным спадом следует понимать снижение более чем на 80% количества фиксируемых нарушений ПДД в течение полугода, с даты установки ТСАФ.

3.1.2. При определении возможности передислокации ТСАФ из места его размещения следует учитывать влияние сезонных изменений условий движения на формирование МКДТП, выявленное по итогам анализа аварийности за год.

В случае формирования аварийно-опасного участка под влиянием (в период наличия) сезонных условий движения (весна, лето, осень, зима, длительность темного времени суток, обеспечение зимнего (летнего) содержания дорог и улиц и т.п.) при изменении условий, оказавших влияние на возникновение МКДТП, ТСАФ может быть передислоцировано.

3.1.3. Под полной ликвидацией причин и условий аварийности в МКДТП (в случае установки ТСАФ в этом месте) следует понимать событие, при котором на данном участке дороги или улицы в течение одного года не произошло ни одного ДТП, в которых погибли или были ранены люди.

3.2. Для снижения вероятности смещения МКДТП на соседний участок дороги или улицы и при выполнении условий по пунктам 3.1.1 и 3.1.2 ТСАФ перераспределяют в другие МКДТП и иные места на основе анализа аварийности, нарушений ПДД и дорожных условий или на следующие смежные характерные участки:

на перекрестки;

места массового притяжения людей, такие как школы и детские сады, а также поликлиники и больницы;

с пешеходными переходами на перегонах;

около остановок маршрутных транспортных средств;

на подходах к железнодорожным переездам;

на прямых горизонтальных участках;

с кривыми в плане малого радиуса;

с подъемами и спусками;

с вертикальными кривыми с ограниченной видимостью;

на мосты, путепроводы и эстакады;

в места сужения.

Описание характерных участков дорог и улиц и состав мероприятий по БДД в зависимости от их вида (геометрических параметров, интенсивности движения, состава транспортного потока, условий видимости и т.д.) содержится в методических рекомендациях [13].

3.3. После перемещения ТСАФ, в месте его первичной установки рекомендуется в течение не менее одного года применение муляжей и (или) имитаторов, соответствующих ТСАФ.

На этапе создания развитой сети ТСАФ, при невозможности осуществления владельцами автомобильных дорог регулярного контроля во всех местах, где необходима установка технических средств автоматической фотовидеофиксации, их рекомендуется перемещать один раз в период от 3 до 6 месяцев между 4 - 6 опасными участками (из мест концентрации ДТП до полной ликвидации причин и условий аварийности в них, а также выявления признаков стабильного спада количества фиксируемых нарушений ПДД ТСАФ перемещать не рекомендуется), в остальное время в этих местах могут быть установлены муляжи и (или) имитаторы.

При принятии решения о передислокации стационарных ТСАФ в первую очередь учитывается устойчивое снижение аварийности на контролируемом участке, во вторую очередь - укрепление транспортной дисциплины водителей транспортных средств (снижение количества фиксируемых нарушений ПДД).

3.4. Для обеспечения возможности перемещения стационарных ТСАФ владельцам автомобильных дорог на обслуживаемой сети дорог и улиц следует развивать систему телекоммуникаций, позволяющую осуществлять подключения одного ТСАФ в местах (определяются зависимости от условий движения и результатов анализа аварийности) максимально приближенных к вновь возникающим МКДТП и ПАОУ.

При этом в МКДТП и ПАОУ в качестве временной меры для профилактики возникновения ДТП допускается применение передвижных ТСАФ.

4. Анализ причин ДТП в местах концентрации ДТП и на потенциально аварийно-опасных участках

4.1. Целесообразность установки ТСАФ, а также выбор их типов, марок (моделей) в условиях невозможности осуществления полного повсеместного контроля за соблюдением ПДД с помощью таких средств определяется на основе результатов анализа аварийности основных причин совершения ДТП в МКДТП или ПАОУ.

Если в результате анализа причин аварийности выяснится, что такой причиной являются нарушения ПДД водителями транспортных средств, то следует выбрать соответствующую модель ТСАФ и подходящее место его установки с точки зрения обеспечения фиксации нарушений ПДД,

установленных при проведении анализа в качестве причины (фактора аварийности) на этом участке УДС.

В случае зависимости нарушений ПДД от времени суток, дня недели, сезонности и т.п. допускается размещать передвижные ТСАФ на соответствующий период времени с последующим его передислоцированием.

Если соблюдение выявленных в ходе анализа аварийности нарушений ПДД нельзя контролировать с помощью имеющихся моделей ТСАФ, необходимо проводить иные мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.

Например:

Несоблюдение очередности проезда нерегулируемого перекреста.

4.2. При выявлении в структуре аварийности явного преобладания ДТП определенной группы (имеющих один или несколько общих признаков) возможно проведение более подробного углубленного анализа именно этого вида аварийности.

Например:

В отдельных регионах может быть целесообразным в рамках проведения годового анализа в том или ином МКДТП исследовать влияние показателей аварийности с участием отдельных видов пассажирского транспорта, в частности, маршрутных такси или отдельных видов нарушений ПДД, в частности, выезд на полосу встречного движения и т.п.

Так по результатам анализа в первом случае ТСАФ следует устанавливать только при несоблюдении водителями маршрутных такси ПДД. Если причиной формирования МКДТП стали технические неисправности ТС, используемых в качестве маршрутных такси, то установка ТСАФ не сможет оказать на нее влияния и следует принимать иные меры по ликвидации причин подобных ДТП.

Во втором случае, связанном с выездом на полосу встречного движения, тематический анализ значительно короче, т.к. сразу понятно, что с помощью ТСАФ можно повлиять на уровень БДД и следует определиться только с моделями ТСАФ и их месте дислокации в конкретном МКДТП.

4.3. В местах концентрации ДТП или потенциальных аварийно-опасных участках по мере их возникновения в течение года, для принятия экстренных мер, не допускающих увеличения аварийности в этом месте, проводится оперативный анализ аварийности.

Например:

Установлено, что на перекрестке Западной и Северной улиц в мае текущего года произошли два столкновения транспортных средств, в которых погиб один и ранено 2 человека. До мая в этом году на данном перекрестке происходили ДТП без пострадавших. В прошлом году на данном перекрестке в происходящих ДТП пострадавших не было.

Задача: провести оперативный анализ аварийности, установить причины и условия возникновения ДТП на перекрестке Западной и Северной улиц в текущем году и за последние три года. Провести анализ причин и условий аварийности во всех ДТП (в том числе с материальным ущербом), произошедших в мае текущего года.

Если в ходе анализа аварийности выявится, что причинами ДТП стали нарушения ПДД водителями транспортных средств и нарушенные требования ПДД можно контролировать имеющимися моделями ТСАФ следует определиться с моделями ТСАФ для контроля за нарушениями, приведшими к ДТП и месте дислокации ТСАФ в конкретном МКДТП.

Библиография

[1] Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденные постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090

[2] ГОСТ Р 57144-2016 Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования

[3] ГОСТ Р 57145-2016 Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения

[4] Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"

[5] приказ Минтранса России от 26.12.2018 № 480 "Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения"

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

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

[8] ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования

[9] Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"

[10] ОДМ 218.6.015-2015 Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации

[11] приказ Минтранса России от 29 марта 2018 г. № 119
"Об утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядка организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств"

[12] ГОСТ Р 58350-2019 Технические средства организации дорожного движения в местах производства работ. Технические требования. Правила применения

[13] Методические рекомендации по проведению мероприятий по улучшению условий дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения в целях ликвидации мест концентрации ДТП, включающие типовые решения, утвержденные протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" от 31 июля 2019 г. № 5.