

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
«НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
И ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКОВ ДПС  
ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ДТП НА МНОГОПОЛОСНЫХ ДОРОГАХ**

Методические рекомендации

Москва  
2018

*Рекомендовано к опубликованию  
редакционно-издательским советом ФКУ «НЦ БДД МВД России»*

**С.А. Сторожев, В.Е. Приходько, В.Ю. Логинов, Д.А. Тарасенков.**  
Организация дорожного движения и тактика действий сотрудников ДПС при оформлении ДТП на многополосных дорогах: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018. – 32 с.

В методических рекомендациях, подготовленных на основе анализа нормативных правовых актов и практики действий сотрудников Госавтоинспекции при оформлении ДТП на многополосных дорогах, приведены методы организации движения на местах совершения ДТП и алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции на многополосных дорогах в месте совершения ДТП при ограничении и запрещении движения, а также схемы организации движения в местах совершения ДТП на многополосных дорогах при помощи технических средств организации дорожного движения и схемы размещения автомобиля ДПС и спецавтомобиля следственно-оперативной группы. Отдельное внимание уделено вопросам личной безопасности.

Методические рекомендации предназначены для сотрудников Госавтоинспекции, задействованных в процессе оформления ДТП, произошедших на многополосных дорогах.

## Оглавление

<b>Перечень сокращений</b> .....	4
<b>Введение</b> .....	5
1. Методы организации движения в местах совершения ДТП .....	6
2. Схемы организации движения в местах совершения ДТП .....	9
3. Запрещение дорожного движения в местах совершения ДТП на многополосных дорогах .....	13
4. Алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции на многополосных дорогах в местах совершения ДТП при временном ограничении и запрещении движения, с учетом обеспечения личной безопасности .....	15
5. Учет особенностей дорожных условий при организации дорожного движения на многополосных дорогах в местах совершения дорожно-транспортных происшествий .....	20
6. Применение технических средств организации дорожного движения в местах совершения ДТП на многополосных дорогах .....	21
<b>Приложение 1</b> .....	28
<b>Приложение 2</b> .....	30
<b>Литература</b> .....	31

## Перечень сокращений

Административный регламент – административный регламент исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденный приказом МВД России от 23.08.2017 № 664.

Госавтоинспекция – Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

ДПС – дорожно-патрульная служба.

ДТП – дорожно-транспортное происшествие.

ТСОД – технические средства организации дорожного движения.

УК – Уголовный кодекс Российской Федерации.

Участок – участок совершения ДТП.

## Введение

С ростом уровня автомобилизации существенно изменяются плотность и интенсивность движения на дорогах. Результатом этого является снижение скорости движения, постоянное увеличение заторов на дорогах, вынужденное маневрирование автомобилей и, следовательно, резкое учащение непосредственных контактов транспортных средств участников дорожного движения, которые во многих случаях носят конфликтный характер.

Опыт показывает, что в условиях плотных потоков водители склонны уменьшать величину дистанции до крайне опасных пределов, в результате чего происходят так называемые «цепные» столкновения, в которые вовлекаются иногда десятки автомобилей.

По мере повышения плотности автомобильного потока, т.е. стесненности движения, от водителей требуется особая внимательность и точность действий, повышается их психическая напряженность. Соответственно увеличивается вероятность ДТП вследствие ошибки, допущенной одним из водителей.

Пропускная способность многополосных улиц увеличивается не строго пропорционально числу полос. Это явление объясняется тем, что на многополосной улице при наличии пересечений в одном уровне автомобили часто маневрируют для поворотов налево и направо, разворотов на пересечениях, подъезда к краю проезжей части при остановке. Кроме того, даже при отсутствии указанных перестроений параллельные насыщенные потоки автомобилей создают стеснения движения из-за относительно небольших и непостоянных боковых интервалов, так как водители не в состоянии обеспечить постоянное движение, идеально совпадающее с воображаемой осью размеченной полосы дороги.

Данные обстоятельства требуют от сотрудников Госавтоинспекции умения действовать в условиях меняющейся обстановки при дефиците времени на принятие решений. В связи с этим особую актуальность приобретает эффективное использование методов оперативной организации дорожного движения в местах совершения дорожно-транспортных происшествий в целях повышения уровня безопасности проведения профессиональных действий сотрудников и увеличения пропускной способности дорог.

При этом неизбежно возникают ситуации, сопряженные с повышенным риском для здоровья и жизни, особенно на многополосных дорогах. Непрофессиональные, неумелые действия сотрудников в таких

ситуациях порой приводят к тяжелым последствиям, которых можно было бы избежать.

Складывающаяся обстановка требует реализации дополнительных мер, направленных на своевременное предупреждение водителей о произошедшем ДТП, обеспечение видимости участников ДТП и инспектора ДПС в темное время суток и условиях недостаточной видимости.

Цель данных методических рекомендаций – формирование комплексного подхода к организации дорожного движения в местах совершения ДТП и построение тактики действий сотрудников ДПС при оформлении ДТП на многополосных дорогах, направленной на обеспечение их личной безопасности и безопасности участников дорожного движения.

## **1. Методы организации движения в местах совершения ДТП**

Сужение проезжей части (даже временное), вызванное произошедшим ДТП, приводит к нарушению устоявшегося режима движения, снижению пропускной способности и задержкам транспортных средств. Сотрудники Госавтоинспекции, оформляющие ДТП, произошедшие на проезжей части, подвергаются большой опасности от движущихся в непосредственной близости транспортных средств, что в наибольшей степени характерно для многополосных дорог.

Необходимость осуществления соответствующих действий в условиях высокой интенсивности движения в кратчайшие сроки обуславливает особую важность мероприятий по обеспечению безопасности движения и выполнению измерений на многополосных дорогах.

В большинстве случаев требуется временно ограничить дорожное движение путем перекрытия некоторой части дорожного полотна (проезжей части) по длине и ширине.

Временное запрещение движения осуществляется в случаях, когда иными мерами невозможно обеспечить безопасность дорожного движения (например, ДТП с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы), а также когда ДТП занимает всю ширину проезжей части на многополосной дороге.

Данные мероприятия могут быть осуществлены путем выставления на дороге ТСОД, а также распорядительно-регулирующими действиями сотрудников Госавтоинспекции.

О введенном временном ограничении или запрещении движения информируются организации, осуществляющие содержание соответствующих участков автомобильных дорог, и Управление (отдел)

Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне.

Размеры перекрытия проезжей части на участке совершения ДТП будут всегда больше, чем требуется для проведения измерений. Это обусловлено тем, что одним из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе личной безопасности сотрудников полиции, является необходимость создания некоторого пространства между местом измерения и транспортным потоком. Длина ограждаемого участка проезжей части при проведении измерений включает зону безопасности на входном участке (вводное сужение (отгон), протяженность которого зависит от ширины перекрываемой полосы и скорости движения автомобилей на подходе к нему), участок измерений и зоны безопасности на выходе из этого участка.

Длина отгона в зависимости от скорости и ширины перекрываемой полосы рассчитывается исходя из соотношений:

1:10 при скорости 40 км/час;

1:15 при скорости 50 км/час;

1:20 при скорости 60 км/час;

1:50 при скорости более 60 км/час.

Ширина ограждаемого места на дороге зависит от используемого оборудования и измерительных приборов, а также зазора безопасности, величина которого определяется скоростью движения транспортных средств на данном участке дороги. Для скоростных дорог минимальный зазор безопасности может быть принят 1,2 м, для дорог с ограничением скорости движения до 90 км/час – 0,45 м [1].

Организация движения транспортных средств на участке должна обеспечивать максимальное использование свободной ширины проезжей части для проезда транспортных средств и устанавливать режимы движения, в наибольшей мере сочетающие требования безопасности и удобства движения.

Принципы организации движения сводятся к установлению направления и порядка движения транспортных потоков на участке, временному ограничению или запрещению дорожного движения, назначению скорости движения, обеспечивающей безопасное движение автомобилей (в зависимости от масштаба ДТП, погодных условий, состояния проезжей части и т.д.), а также ограничению маневров автомобилей, обеспечению плавного перевода транспортных средств на свободные полосы движения или объезд, созданию зазоров безопасности между транспортными потоками и находящимися на проезжей части сотрудниками Госавтоинспекции, своевременному

информированию водителей при помощи ТСОД об опасности на дороге и рекомендуемом режиме движения (пример в Приложениях 1, 2).

Масштаб и вид совершенного ДТП, а также условия доступа транспортных средств на участок и свободная ширина проезжей части определяют характер ее использования.

В зависимости от размеров перекрываемой проезжей части и интенсивности транспортных потоков доступ транспортных средств на участок может быть неограниченным или же ограниченным. При достаточной пропускной способности проезжей части все автомобили продолжают движение через участок. В противном случае для снижения интенсивности движения, а также сохранения жизни и здоровья граждан доступ транспортных средств на участок частично или полностью ограничивают. При этом различные ограничения в доступе транспортных средств на участок могут распространяться как в одном, так и одновременно в каждом направлении движения. Возможно ограничение доступа определенного вида транспортных средств на место совершения ДТП с последующим переводом их на объездной маршрут. В этом случае отбор может осуществляться по скоростным и габаритным параметрам, а также по видам транспортных средств, что достигается установкой соответствующих дорожных знаков на подходе к участку или перед съездом на объезд (например: 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.15 «Ограничение длины», 4.1.2 «Движение направо» или 4.1.3 «Движение налево», которые могут быть установлены совместно с табличкой 8.4.1 – 8.4.8 «Вид транспортного средства»).

Движение автомобилей на участке может быть организовано двусторонним, односторонним, временно ограничено или запрещено – путем перекрытия проезжей части и, по возможности, переведено на объездные маршруты.

Если транспортные средства, участвующие в ДТП, занимают на многополосной дороге несколько полос для движения, то в приоритете будет организация движения с использованием оставшихся полос попутного направления. При значительном снижении пропускной способности объезд участка можно осуществлять по обочине. Исходя из дорожной ситуации, в том случае, когда на участке можно организовать только однополосный проезд, организуется челночное движение. Однако при высокой интенсивности движения и наличии недостаточно загруженных дублирующих дорог для обеспечения минимальных помех в движении какого-либо транспортного потока эффективной мерой является организация одностороннего движения на нем.

## 2. Схемы организации движения в местах совершения ДТП

В зависимости от расположения на дороге транспортных средств, участвующих в ДТП, общего масштаба происшествия и тяжести его последствий организовать движение транспортных средств на участке можно по следующим схемам:

2.1. Схемы организации движения транспортных средств без использования полос встречного направления (рис. 1).

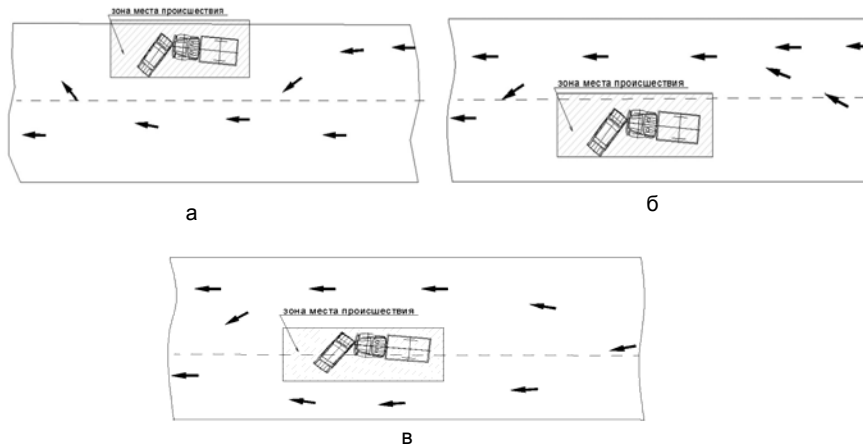


Рис. 1. Схемы организации движения транспортных средств на участках без использования полос встречного направления:

а, б, в – при объезде в местах совершения ДТП слева, справа и с обеих сторон соответственно

Данные схемы в основном используются на многополосных дорогах и применяются тогда, когда интенсивность транспортного потока, поступающего на опасный участок, не превышает пропускную способность свободной ширины проезжей части в данном направлении движения.

При закрытии правой или левой полосы проезжей части (рис. 1, а и б) главной задачей в организации движения транспортных средств является обеспечение своевременного и плавного слияния движущихся в соседних рядах автомобилей до подхода к участку и создание зазора безопасности со стороны объезжающих место ДТП автомобилей.

Схема организации движения с объездом с левой стороны при ДТП, произошедшем на крайней правой полосе проезжей части попутного направления (рис. 1, а), является наиболее простой и безопасной для пропуска транспортного потока через участок. При этой схеме перевод автомобилей,

движущихся по правой полосе, на свободный участок проезжей части осуществляется в условиях преимущественного права движения автомобилей, следующих попутно в соседнем левом ряду. Временные дорожные знаки на подходе к участку будут достаточно устанавливаться лишь с правой стороны дороги по ходу движения транспортных средств. Как правило, запрет на обгон автомобилей перед участком не вводится.

При схеме организации движения с объездом с правой стороны при ДТП, произошедшем на крайней левой полосе проезжей части попутного направления (рис. 1, б), преимущество проезда имеют автомобили, движущиеся по правой полосе. В случае многорядного движения маневр смещения автомобилей вправо на свободную полосу более опасен, чем смещение влево, так как скорость движения на средней и левой полосах всегда выше по сравнению со скоростью движения на правой полосе. Поэтому отгон для перевода автомобилей на свободную полосу движения при схеме «б» должен начинаться на большем расстоянии от зоны места происшествия, чем при схеме «а».

Наиболее сложной является схема организации движения с объездом зоны места происшествия с обеих сторон при ДТП, произошедшем на средней полосе проезжей части попутного направления (рис. 1, в). Здесь ставится задача заблаговременно разделить поток по скоростным или габаритным параметрам транспортных средств с последующим переводом их на соответствующую сторону объезда места ДТП. При равной ширине свободных проездов по обе стороны дороги предпочтительней переводить легковые автомобили на левую, а грузовые на правую сторону объезда.

На загородных дорогах при организации движения, предусматривающей объезд места совершения ДТП с правой стороны, при большой интенсивности транспортного потока в качестве дополнительной полосы для пропуска транспортных средств может служить укрепленная обочина дороги.

*2.2. Схемы организации движения транспортных средств с использованием полос встречного направления (рис. 2).*

В отличие от способов, рассмотренных выше, где организация движения транспортных средств в местах совершения ДТП на многополосных дорогах решается локально в пределах только одного направления движения, использование полос встречного направления для обеспечения двустороннего движения обуславливает необходимость изменения организации движения транспортных потоков каждого направления.

Организовывать двустороннее движение на опасном участке многополосной дороги с использованием полос встречного направления необходимо как можно реже и именно в тех случаях, когда отсутствует

возможность объезда участка по полосам попутного направления, так как при этом возникает риск совершения нового ДТП. При этом могут встречаться различные ситуации, требующие применения в каждом отдельном случае конкретной схемы движения транспортных средств. Многообразие возможных ситуаций, а значит и схем организации движения транспортных средств, определяется главным образом количеством полос движения на подходе к участку и в зоне сужения проезжей части, характером и размерами перекрытия проезжей части, интенсивностью движения транспортных потоков. Однако все они могут быть классифицированы по принципу полного или частичного перевода на полосы встречного направления транспортных средств, поступающих на участок со стороны перекрытия проезжей части.

Полный перевод транспортных средств на полосы встречного направления движения осуществляют тогда, когда при оформлении ДТП перекрывается одно из направлений движения (рис. 2, а) или свободная ширина проезжей части перекрываемого направления является недостаточной для безопасного движения транспортных средств, т.е. составляет менее 2,6 м. В остальных случаях, а также при наличии укрепленной обочины на полосы встречного направления движения переводится только часть транспортного потока. При этом движение остальных транспортных средств через участок может быть совместным или раздельным по отношению к транспортным средствам, использующим полосы встречного движения (рис. 2, б и 2, в).

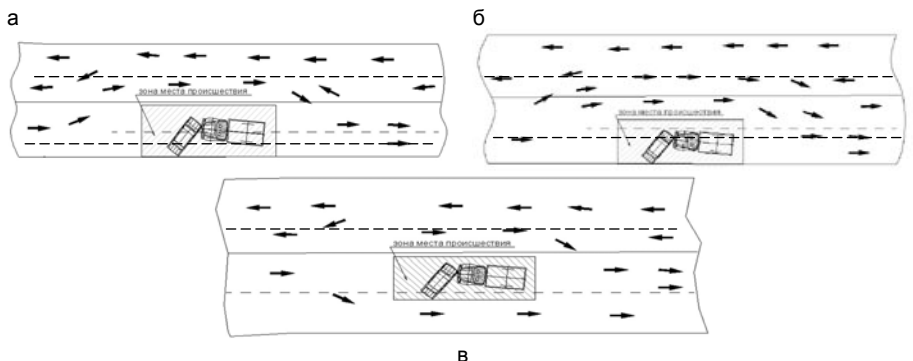


Рис. 2. Схемы организации двустороннего движения транспортных средств в местах совершения ДТП с использованием полос встречного направления:  
 а – при полном переводе транспортных средств на полосы встречного направления;  
 б, в – при частичном переводе транспортных средств на полосы встречного направления (соответственно с совместным и раздельным движением остальной части транспортного потока)

При всех возможных схемах организации движения наиболее ответственным является обеспечение безопасного движения транспортных средств в зоне двустороннего движения. Схема организации движения в данном случае включает, помимо места ДТП, переходные участки для входа и выхода транспортных средств с полос встречного движения, представляющие наибольшую опасность в этом отношении. Протяженность таких переходов должна быть достаточной для удобного и плавного изменения полосы движения при разрешенной скорости проезда участка. При этом наилучшие условия изменения полосы движения обеспечиваются при выполнении тех же требований, которые применимы для расчета длины отгона ограждаемого участка.

Переходные участки, расположенные в начале и в конце полосы встречного направления, имеют различное функциональное назначение, что также определяет их протяженность. Так, при движении со стороны ограничения проезжей части протяженность переходного участка на полосу встречного направления движения назначается только с учетом обеспечения плавного маневра транспортных средств, выезжающих на эту полосу, ибо встречное движение на ней отсутствует. При выходе из зоны переходный участок является местом смены полосы во встречных направлениях движения, где один транспортный поток возвращается на свою половину проезжей части, а второй освобождает полосу движения для пропуска по ней транспортных средств встречного направления. Поэтому протяженность такого переходного участка должна быть увеличена на величину, соответствующую расстоянию, которое проходит автомобиль за время реакции водителя при данной скорости движения. Как правило, удлинение переходного участка на 10-15 м является достаточным при скорости движения 40-50 км/час, а на 20-40 м – при скорости 60 км/час и более.

Важной мерой обеспечения безопасных условий проезда участка как при организации движения транспортных средств без использования полос встречного направления, так и с использованием полос встречного направления является канализование движения при помощи различных направляющих устройств (конусы, вехи стержневые, шнуры сигнальные, дорожные пластины). Это достигается путем четкого обозначения мест плавной смены полос движения при слиянии и разветвлении транспортных потоков, объезжающих зону места ДТП, и разделения встречных потоков.

Наибольший эффект канализование дает на многополосных магистралях без разделительной полосы, где широкая проезжая часть позволяет водителям объезжать зону места ДТП по различным произвольным траекториям.

В зоне двустороннего движения разделение встречных потоков транспортных средств необходимо для предотвращения выезда автомобилей на полосы встречного движения.

Следует отметить, что наиболее безопасные условия движения по одностороннему проезду достигаются при организации на нем одностороннего движения. При этом существенно повышается пропускная способность проезда за счет исключения переходных интервалов, которые необходимо обозначать в случаях челночного движения транспортных средств.

### **3. Запрещение дорожного движения в местах совершения ДТП на многополосных дорогах**

В соответствии с пунктом 20 части 1 статьи 13 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» полиции для выполнения возложенных на нее обязанностей предоставляется право временно ограничивать или запрещать дорожное движение.

Согласно статье 30 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» временное ограничение или запрещение движения транспортных средств по автомобильным дорогам может устанавливаться:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами, а в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов, в том числе в целях повышения их пропускной способности, законами субъектов Российской Федерации.

Также временное ограничение или прекращение движения в целях обеспечения безопасности дорожного движения, согласно пункту 25 главы 5 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 12.08.2011 № 211 «Об утверждении Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным

автомобильным дорогам»<sup>1</sup>, вводятся при аварийных ситуациях на автомобильных дорогах (дорожно-транспортные происшествия, технологические аварии), предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, выполнении работ по содержанию автомобильных дорог, когда иными мерами невозможно обеспечить безопасность дорожного движения, выявлении дефектов и повреждений автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, не допустимых по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, проведении публичных и массовых мероприятий.

При этом срок обустройства участков автомобильных дорог соответствующими дорожными знаками или иными ТСОД не должен превышать восьми часов.

Временное прекращение движения в целях обеспечения безопасности дорожного движения, организованное по основаниям, указанным в пункте 25 Порядка, вводится незамедлительно органами и организациями, указанными в пункте 5 Порядка, подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения, уполномоченными сотрудниками организаций, осуществляющих содержание соответствующих участков автомобильных дорог, уполномоченными в установленном порядке комиссиями по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности<sup>2</sup>.

Временное запрещение движения вводится путем установки соответствующих дорожных знаков или иных ТСОД, а также распорядительно-регулирующими действиями.

Среди ДТП, которые могут потребовать введения временного запрещения движения, можно выделить:

а) ДТП с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы (в случае невозможности установления опасных свойств перевозимых грузов);

б) ДТП, произошедшие на железнодорожных переездах;

в) ДТП, в которых для сохранения жизни и здоровья граждан необходимо временно запретить движение транспортных средств, а также когда ДТП занимает всю ширину проезжей части.

Срок запрещения движения определяется периодом времени, необходимым для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию, или для выполнения установленных технологических операций<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Далее – Порядок.

<sup>2</sup> Пункт 27 главы 5 Порядка.

<sup>3</sup> Пункт 29 главы 5 Порядка.

#### **4. Алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции на многополосных дорогах в местах совершения ДТП при временном ограничении и запрещении движения, с учетом обеспечения личной безопасности**

Основанием для выезда сотрудника Госавтоинспекции, осуществляющего надзор за дорожным движением, на место ДТП является указание дежурного (пункт 266 Административного регламента).

В зависимости от сложившейся дорожной ситуации и оценки опасных факторов, влияющих как на безопасность дорожного движения, так и на личную безопасность сотрудников Госавтоинспекции, таких как интенсивное движение транспортных средств, высокая скорость движения транспортного потока, недостаточная видимость на подъездах к месту ДТП из-за рельефа местности и погодных условий, темное время суток, скользкое покрытие, наличие опасного груза в транспортных средствах, участвовавших в ДТП, угроза возгорания поврежденных автомобилей, несоответствие каких-либо элементов дороги скорости движения (резкое сужение автодороги, узкий мост на длинном прямом горизонтальном участке, кривая малого радиуса в конце затяжного спуска и т.д.) и др., принимается решение о той или иной организации дорожного движения на участке ДТП и, следовательно, выполнении определенных действий сотрудником Госавтоинспекции.

Прибыв на место происшествия, сотрудники ДПС должны предварительно выяснить возможную причину происшествия и оценить опасные факторы, чтобы использовать эту информацию для максимальной эффективности организации дорожного движения.

При оценке опасных факторов требуется учитывать вероятность совершения нового ДТП: наезда, опрокидывания, столкновения, съезда транспортных средств с автодороги и др.

В случаях совершения ДТП, при оформлении которых необходимо временно ограничить или запретить движение транспортных средств, сотрудник Госавтоинспекции должен действовать, руководствуясь требованиями, указанными в разделе «Выезд на место дорожно-транспортного происшествия» Административного регламента.

При временном ограничении/запрещении движения на участке автомобильной дороги или улицы предлагается использовать следующий алгоритм действий.

1. Прибытие сотрудника Госавтоинспекции на место ДТП.
2. Размещение патрульного транспортного средства с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов на проезжей части

или обочине дороги на расстоянии от 5 до 15 м, в зависимости от удобства проведения измерений, до места совершения ДТП (следы торможения, волочения, части транспортных средств, лежащих на проезжей части, осыпь стекла, грязи, пятна разлива технических жидкостей и т.п.).

3. Осмотр места ДТП на предмет наличия пострадавших и опасного груза, а также утечки опасного вещества (в случае выявления участия в ДТП транспортного средства, перевозящего опасные грузы – определение наименования опасного груза по табличке, установленной на транспортном средстве).

4. Передача соответствующей информации о ДТП в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС или дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне (время и место ДТП, его предполагаемые причины и последствия (техническая неисправность транспортного средства, повреждение тары либо упаковки груза, вызвавшее его утечку), число пострадавших и характер полученных ими травм, наименование опасных грузов, их количество) и дальнейшие действия по указанию дежурного.

5. В случае необходимости запрос через дежурного дополнительного(ых) экипажа(ей) для обеспечения перекрытия движения с противоположного направления дороги, а также при наличии признаков преступления, предусмотренного статьей 264 (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств) или статьей 268 (нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта) УК РФ, вызов следственно-оперативной группы и скорой медицинской помощи, при необходимости – сотрудников Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий.

6. Проверка правильности обозначения места ДТП способами, предусмотренными разделом 7 Правил дорожного движения Российской Федерации, согласно которым в случае вынужденной остановки водитель должен включить аварийную сигнализацию и обозначить место стоянки знаком аварийной остановки.

В случае выявления участия в ДТП транспортного средства, перевозящего опасные грузы – дополнительная проверка обозначения ДТП способом, указанным в подпункте 4.1.9 Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом (в случае стоянки ночью или при плохой видимости, если световая сигнализация транспортного средства неисправна, на дороге должны устанавливаться фонари оранжевого цвета: один – перед транспортным средством на расстоянии не менее чем за 10 м, другой – позади транспортного средства на том же расстоянии).

7. Определение безопасного места нахождения участников ДТП, очевидцев и понятых.

В случае, когда ДТП произошло вне населенного пункта в темное время суток либо в условиях ограниченной видимости, проверка наличия на водителе, при его нахождении на проезжей части или обочине, куртки, жилета или жилет-накидки с полосами световозвращающего материала, соответствующих требованиям ГОСТ 12.4.281-2014[2].

8. При наличии пострадавших оказание им первой помощи и организация их доставки в ближайшую медицинскую организацию, выяснение фамилии, имени, отчества (при наличии), адреса места жительства, места работы пострадавших.

9. Определение границ<sup>4</sup> участка совершения ДТП, обеспечение обозначения и ограждения участка при временном ограничении или запрещении движения.

9.1. При необходимости введения временного ограничения движения на участке осуществляется:

9.1.1. Обозначение на расстоянии 15 м от места совершения ДТП или патрульного транспортного средства<sup>5</sup> в населенном пункте и 30 м вне населенного пункта отгона из конусов, сигнальных вех и ограждающих лент (конец отгона)<sup>6</sup> в соответствии с параметрами, указанными в разделе 6 настоящих методических рекомендаций (при достаточном количестве данных ТСОД ими дополнительно огораживается место ДТП) (пример в Приложении 2).

9.1.2. В зависимости от ситуации выставление дорожного знака 4.2.1 «Объезд препятствия справа», 4.2.2 «Объезд препятствия слева», 4.2.3 «Объезд препятствия справа или слева» (при наличии дополнительно выставляется дорожный знак 1.34.1 – 1.34.3 «Направление поворота»), а также, при распоряжении об ограничении движения транспортных средств определенного вида, дорожных знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.7 «Движение с прицепом запрещено», 3.12 «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства», 3.15 «Ограничение длины», 4.1.2 «Движение направо», 4.1.3 «Движение налево» и т.д.

---

<sup>4</sup> Протяженность участка, где будут проводиться измерения, определяется исходя из характера ДТП. Если это место наезда на пешехода либо другое, в котором участвовало одно транспортное средство, то протяженность участка измерения должна быть не менее 150 м. При обследовании места столкновения встречных транспортных средств протяженность этого участка удваивается, т.е. от места столкновения в обе стороны отмеряется и фиксируется по 150–180 м дороги. На границах участка измерения выставляются конусы и вешки[3].

<sup>5</sup> В зависимости от их расположения на дороге.

<sup>6</sup> Организация отгона зависит от конфигурации проезжих частей и их пересечений на месте ДТП.

9.1.3. В темное время суток в начале отгона устанавливается (при наличии) портативное осветительное устройство в виде проблесковой предупреждающей лампы для привлечения внимания водителей и дополнительного информирования их о произошедшем ДТП.

9.1.4. В зависимости от ограничения максимальной скорости движения на дороге для дополнительного информирования водителей о произошедшем ДТП также выставляются дорожные знаки в соответствии со схемами, приведенными в Приложении 1.

9.2. При необходимости введения временного запрещения движения на участке осуществляются следующие действия:

9.2.1. Перекрытие движения на дороге путем размещения патрульного транспортного средства с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов на проезжей части:

9.2.1.1. В случае совершения ДТП с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы, – на расстоянии не менее 300 метров от места совершения ДТП и выставление ограждений в виде конусов, сигнальных вех и ограждающих лент (по возможности с каждого направления, где имеется подъезд к месту ДТП), и недопущение к месту ДТП посторонних лиц.

9.2.1.2. В случае совершения ДТП, в котором для сохранения жизни и здоровья граждан необходимо временно запретить движение транспортных средств, а также когда ДТП занимает всю ширину проезжей части, – на расстоянии не менее 15 м от места совершения ДТП в населенном пункте и 30 м вне населенного пункта и выставление ограждений в виде конусов, сигнальных вех и ограждающих лент (по возможности с каждого направления, где имеется подъезд к месту ДТП).

9.2.2. По возможности организация объезда места ДТП и, в зависимости от ситуации, выставление имеющихся дорожных знаков (например: 1.33 «Прочие опасности», 1.34.1-1.34.2 «Направление поворота», 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 4.1.2 «Движение направо», 4.1.3 «Движение налево» и др.).

9.2.3. В темное время суток, в зависимости от ограничения максимальной скорости движения на дороге с учетом расстояния видимости (таблица 2), установка на обочине в начале отгона (при наличии) портативного осветительного устройства в виде проблесковой предупреждающей лампы для привлечения внимания водителей и дополнительного информирования их о произошедшем ДТП.

10. Доклад в дежурное отделение (группу) подразделения ДПС или дежурную часть территориального органа МВД России на районном уровне о любом изменении обстановки на месте ДТП.

11. По прибытии на место ДТП, в котором пострадал человек, следственно-оперативной группы сотрудник докладывает<sup>7</sup> ее руководителю сведения о водителях и транспортных средствах, участвующих в ДТП, о пострадавших и погибших в ДТП людях, свидетелях и очевидцах ДТП, о сотрудниках и лицах, первыми прибывших на место происшествия, указывает местонахождение вещей и предметов, имеющих отношение к ДТП, передает документы участников ДТП и в дальнейшем действует по его указанию<sup>8</sup> (примеры размещения спецавтомобиля следственно-оперативной группы на месте ДТП приведены в Приложении 2).

12. В случае оформления ДТП сотрудником Госавтоинспекции осуществляется:

12.1. Выявление и фиксация в присутствии двух понятых и участников ДТП расположения транспортных средств, следов ДТП и других предметов, имеющих отношение к нему (фотосъемка (видеосъемка) обстановки на месте ДТП).

12.2. Выявление и фиксация недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети на месте совершения ДТП (в том числе при помощи приборов контроля транспортно-эксплуатационного состояния дорог).

12.3. Составление материала по ДТП (в соответствии с пунктом 273 Административного регламента).

13. Принятие мер для удаления с проезжей части поврежденных транспортных средств, ТСОД и вспомогательных средств, предупреждающих о произошедшем ДТП, и возобновления движения.

При работе на месте ДТП, независимо от времени суток, сотрудник Госавтоинспекции должен находиться в световозвращающем снаряжении и иметь световозвращающий или светящийся жезл.

В процессе оформления ДТП сотрудник должен минимизировать свое нахождение на проезжей части, избегать скользких участков дорожного покрытия, а также оформления документов по ДТП на проезжей части, выбирая для этой цели патрульный автомобиль или другое место, где он будет отчетливо виден участникам дорожного движения и будет иметь возможность для своевременного маневра в случае опасности. Не рекомендуется стоять впереди или позади транспортных средств, участвующих в ДТП.

---

<sup>7</sup> Оформляется рапортом по завершении действия на месте ДТП.

<sup>8</sup> При наличии признаков преступлений, предусмотренных статьями 264, 268 УК РФ, процессуальные действия на месте ДТП осуществляются следственно-оперативной группой, направляемой дежурной частью территориального органа внутренних дел (пункт 271 Административного регламента).

## **5. Учет особенностей дорожных условий при организации дорожного движения на многополосных дорогах в местах совершения дорожно-транспортных происшествий**

Многополосная дорога – дорога, обеспечивающая движение автомобилей по четырем и более полосам. Многополосные дороги имеют не менее двух полос для движения автомобилей в каждом направлении.

Отличительными особенностями многополосных дорог от однополосных и двухполосных можно считать:

- более высокую интенсивность и скорость движения транспортных средств;
- большую ширину проезжей части и дорожного полотна;
- возможное наличие ограждений и разделительных полос между встречными транспортными потоками;
- возможное наличие транспортных развязок в разных уровнях;
- более высокие требования к дорожной одежде;
- более высокие требования к эксплуатации дороги.

Важную роль при организации дорожного движения в местах совершения ДТП на многополосных дорогах играет учет дорожных условий<sup>9</sup>. Прежде чем принять решение об изменении режима движения на конкретном участке многополосной дороги необходимо правильно оценить и учесть те дорожные условия, которые могут способствовать повторным ДТП во время проведения первичных следственных действий, а также повлиять на обеспечение личной безопасности сотрудника Госавтоинспекции.

Неосмотрительные и неопытные водители, мало считаясь с особенностями расположенных впереди участков дороги, могут въехать на опасный участок с высокой скоростью и попасть в аварийную ситуацию. В аналогичном положении могут оказаться и водители, находящиеся в состоянии сильного утомления, продолжительность времени реакции которых повышена. Повторные ДТП на многополосных дорогах в основном результат того, что при высокой скорости движения и меняющихся дорожных условиях водители своевременно не обнаружили опасность и не изменили режим движения.

Условия движения по дорогам значительно осложняются при неблагоприятных погодных условиях и в темное время суток. При дожде и снегопаде, в зависимости от их интенсивности, видимость может снижаться практически до нуля.

---

<sup>9</sup> Дорожные условия – совокупность геометрических параметров, транспортно-эксплуатационных качеств дороги, дорожных покрытий, элементов обустройства и обстановки, непосредственно влияющих на условия дорожного движения[4].

Ночью при освещении дороги дальним светом фар на прямом участке дороги водитель может увидеть предмет лишь за 100–130 м, т.е. на расстоянии много меньшем, чем требуется для обеспечения безопасности движения автомобиля с высокой скоростью. В кривых в плане и продольном профиле пучок света от фар, распространяясь по направлению продольной оси автомобиля, освещает еще меньший участок дороги.

Кроме того, необходимо учитывать, что в темноте водитель значительно хуже воспринимает дорожную обстановку, с меньшей точностью оценивает скорость своего автомобиля и подвержен ослеплению светом фар, а иногда и стационарных источников, включаемых при оформлении ДТП.

Количество происшествий, связанных с автомобилями, движущимися под уклон, в 1,5-3 раза больше, чем с идущими на подъем, причем разница в условиях движения начинает сказываться уже при малых продольных уклонах.

Необходимо учитывать и различные дефекты, и нарушения ровностных характеристик дорог: трещины, волны, просадки, колейность, сдвиги, разрушения, выбоины и т.д.

Основная задача обеспечения безопасности движения ночью – создание таких условий, при которых водитель может своевременно обнаружить появляющееся в поле зрения препятствие, например: предварительное выставление предупреждающих дорожных знаков, ограничивающих максимальную скорость движения, а также предупреждающей проблесковой лампы как дополнительного средства привлечения внимания водителей к опасности на дороге.

Таким образом, при выборе методов и схем организации дорожного движения в местах совершения ДТП необходимо учитывать все перечисленные факторы, способствующие возникновению конфликтных ситуаций при движении автотранспорта, которые могут привести к повторным дорожно-транспортным происшествиям.

## **6. Применение технических средств организации дорожного движения в местах совершения ДТП на многополосных дорогах**

Повышению уровня безопасности движения на многополосных дорогах способствует единообразие в применении и установке ТСОД в местах совершения ДТП.

Для обозначения участка совершения ДТП применяют дорожные знаки, изготовленные по ГОСТ Р 52290-2004 [5], которые устанавливают

в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 [6]. В первую очередь устанавливают знаки, наиболее удаленные от места ДТП. Началом и концом участка считают первое и последнее ТСОД, установленные по ходу движения транспорта.

В первую очередь устанавливаются дорожные знаки и проблесковые предупреждающие лампы, затем ограждения (конусы, сигнальные вежи и ограждающие ленты). Демонтаж ТСОД осуществляют в обратном порядке.

Для обеспечения безопасности входа транспорта на участок и сокращения разности скоростей автомобилей в потоке необходима регламентация скорости движения транспорта. Снижение скорости потока при помощи дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости», установленных на участке заблаговременно до места ДТП, и ее дальнейшая равномерность уменьшают внутренние помехи в транспортном потоке, что является важным условием безопасности движения и повышения пропускной способности участка.

Величина скорости движения транспортного потока при входе на опасный участок многополосной дороги определяется условиями маневрирования автомобилей при переходе на свободные полосы движения, шириной свободного проезда и характером его использования, а также условиями видимости.

Ограничение скорости на участке совершения ДТП на многополосной дороге рекомендуется назначать в пределах от 40 до 70 км/час.

Нижняя граница по скорости назначается на дороге, имеющей две полосы для движения в одном направлении, в условиях ограниченной видимости и максимальной скорости не более 90 км/час.

Верхний предел по скорости назначается на дороге, имеющей не менее 3 полос для движения в одном направлении и ограничения максимальной скорости свыше 90 км/час.

Кроме того, меньшие значения величины ограничения скорости необходимо применять в условиях, когда водители должны выполнять смену двух и более полос, выезжать на обочину или полосу встречного направления движения.

На участках с однополосным проездом и организацией челночного движения транспортных средств, а также при наличии свободной полосы движения, ширина которой меньше нормативной, скорость движения транспортных средств необходимо ограничивать до 40 км/час. Скорость следует снижать «ступенчато» и, в зависимости от ограничения максимальной скорости на дороге и расстояния видимости, устанавливать необходимое количество дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости».

В случаях, когда на участке происходит незначительное отклонение траектории движения автомобилей (участники ДТП находятся на обочине, на краю многополосной проезжей части с перекрытием полос шириной не более 1,5 м или же в каждом направлении остаются свободными по две и более полос движения), введение ограничения скорости автомобилей нецелесообразно.

Для своевременного предупреждения водителей о том, что впереди произошло ДТП, можно использовать знак 1.33 «Прочие опасности», а в темное время суток – сигнальный фонарь (проблесковую предупреждающую лампу). Одновременно с данным знаком для информирования об изменении движения на дороге можно применять дорожные знаки 1.20.1-1.20.3 «Сужение дороги».

Знак 3.17.2 «Опасность» устанавливается для запрещения движения всех без исключения транспортных средств в особо опасных случаях.

В местах ДТП для указания разрешенного направления объезда применяются знаки 4.2.1 «Объезд препятствия справа», 4.2.2 «Объезд препятствия слева», 4.2.3 «Объезд препятствия справа или слева» (для обеспечения лучшей видимости следует использовать данные знаки со светодиодами), для дополнительного указания огороженного участка проезжей части целесообразно применять знаки 1.34.1-1.34.3 «Направление поворота». В этом случае они могут размещаться на ограждениях или заменять их.

Предупреждающие дорожные знаки должны устанавливаться с правой стороны многополосной дороги вне проезжей части и обочины (пункт 5.1.5 ГОСТ Р 52289). В стесненных условиях допускается установка знаков на обочинах. При этом расстояние между кромкой проезжей части и ближайшим к ней краем знака должно быть не менее 1 м, а высота установки – от 2 до 3 м (пункт 5.1.10 ГОСТ Р 52289).

Непосредственно в местах совершения ДТП можно устанавливать знаки на переносных опорах. Расстояние от нижнего края знака до покрытия должно быть не менее 0,6 м (пункт 5.1.8 ГОСТ Р 52289).

В одном поперечном сечении дороги допускается устанавливать не более трех знаков, без учета дублирующих знаков, знаков дополнительной информации, а также знаков 1.34.1-1.34.3 «Направление поворота» (пункт 5.1.14 ГОСТ Р 52289).

Конусы, сигнальные вежи и ограждающие ленты используются для обустройства отгона, при помощи которого обеспечивается плавное изменение траектории движения на многополосной дороге при временном ограничении или запрещении движения и организации объезда мест ДТП. В этих целях уклон отклоняющей линии движения

принимается в зависимости от скорости движения в зоне ДТП и на подходе к ней:

- 1:10 при скорости 40 км/час,
- 1:15 при скорости 50 км/час,
- 1:20 при скорости 60 км/час,
- 1:50 при скорости более 60 км/час.

Длина отклоняющей линии движения зависит от ширины полосы проезжей части. При установке ТСОД необходимо учитывать, что тот или иной элемент дороги оказывает влияние на режим движения и, соответственно, на действия водителя не только непосредственно при его проезде, но и на примыкающих к нему участках (в зоне влияния). Зоны влияния различных дорожных элементов приведены в таблице 1.

Таблица 1

<b>Элемент дороги</b>	<b>Зона влияния, м</b>
Подъемы и спуски	100 за вершиной подъема, 150 после подошвы спуска В каждую сторону по 50
Пересечения в одном уровне	
Кривые в плане с обеспеченной видимостью при $R > 400$ м	То же 50
То же с необеспеченной видимостью при $R < 400$ м	– « – 100
Мосты и путепроводы	– « – 75
Населенные пункты	– « – 1000
Участки в местах влияния боковых препятствий с глубокими обрывами рядом с дорогой	– « – 50
Подходы к тоннелям	– « – 150

На участках, где резко уменьшается скорость движения, преимущественно в связи с недостаточной видимостью и высокой интенсивностью транспортного потока, возможны наезды на впереди идущие транспортные средства. Опрокидывание транспортных средств или съезд с дороги чаще всего происходят на участках, на которых какой-либо элемент дороги не соответствует скоростям движения, обеспечиваемым другими элементами (скользкое покрытие на кривой большого радиуса, узкий мост на длинном прямом горизонтальном участке, кривая малого радиуса в конце затяжного спуска, сужение дороги, скользкие обочины и т.д.). Поэтому перед такими участками является обязательным предварительное выставление дорожных знаков 1.33 «Прочие опасности» и 3.24 «Ограничение максимальной скорости», а также (при наличии) сигнальных фонарей (проблесковой предупреждающей лампы).

Необходимо учитывать, что видимость средств ограждения на дороге зависит от скорости транспортных средств (табл. 2). Поэтому чем выше скорость движения на многополосной дороге, тем на большем расстоянии от места происшествия необходимо устанавливать предупреждающие знаки, что позволит водителю своевременно принять соответствующие меры.

Таблица 2

Скорость движения, км/час	60	80	100
Минимальное расстояние видимости, м	120	195	290

В соответствии с приложением № 8 к приказу МВД России от 29.12.2012 № 1157 «Об утверждении норм положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России, медико-санитарных и санаторно-курортных организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел Российской Федерации», подразделения дорожно-патрульной службы должны оснащаться комплектом средств ограждения мест ДТП (конусы – 6 шт., стойки – 6 шт., лента – 100 м).

На участке совершения ДТП, с учетом обеспечения безопасности дорожного движения и личной безопасности сотрудника Госавтоинспекции, дополнительно с указанным комплектом рекомендуется выставлять следующие ТСОД (рис. 3):

- дорожные знаки, в том числе знаки на переносных опорах (1.33 «Прочие опасности», 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 4.2.1 «Объезд препятствия справа», 4.2.2 «Объезд препятствия слева», 4.2.3 «Объезд препятствия справа или слева»);
- конусы;
- ленты оградительные сигнальные;
- вехи стержневые;
- шнуры сигнальные;
- дорожные пластины;
- проблесковую предупреждающую лампу.

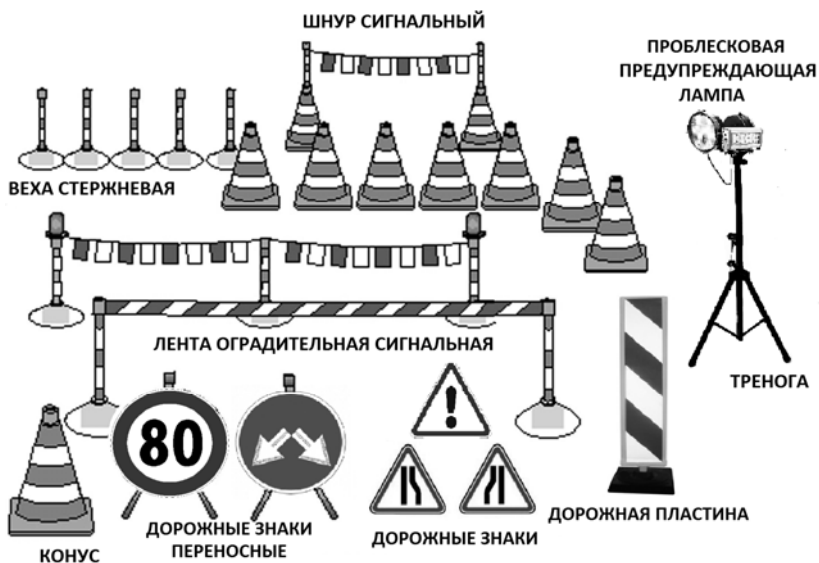


Рис. 3. Комплект средств организации дорожного движения

Дорожные пластины, вежи, конусы, шнуры сигнальные размещают, как правило, вдоль направления движения, а также под углом к оси проезжей части для отвода транспортного потока на соседнюю полосу либо в направлении объезда места ДТП.

В темное время суток ограждающие устройства, устанавливаемые на неосвещенных участках, должны иметь световозвращающие элементы белого и красного цвета, обеспечивающие их видимость водителями транспортных средств.

При крупных ДТП с участием нескольких транспортных средств, связанных с большой протяженностью перекрываемых участков, дополнительно для организации движения в месте ДТП следует привлекать организации, эксплуатирующие дорогу, у которых имеются:

- импульсные стрелы;
- импульсные сигнальные фонари;
- дорожные знаки: 1.20.1-1.20.3 «Сужение дороги», 1.33 «Прочие опасности», 1.34.1-1.34.3 «Направление поворота», 2.6 «Преимущество встречного движения», 2.7 «Преимущество перед встречным движением», 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.17.2 «Опасность», 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 4.2.1 «Объезд препятствия справа», 4.2.2 «Объезд препятствия слева», 4.2.3 «Объезд препятствия справа или слева»;

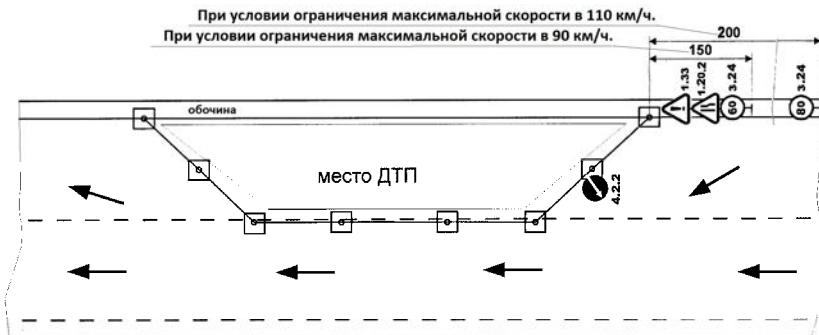
– дорожные ограждения.

При установке дорожных знаков и ограждений на участке совершения ДТП необходимо учитывать особенности организации движения на данном участке.

При расположении участка совершения ДТП на половине ширины проезжей части, когда по второй попеременно пропускаются транспортные средства в различных направлениях, может потребоваться принудительное регулирование движения сотрудниками ДПС вручную. При этом могут использоваться обочины для временного перевода на них движения.

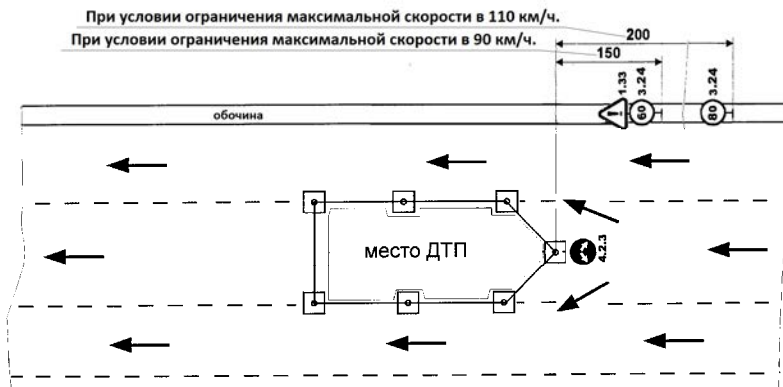
Рекомендуемые варианты схем организации движения в местах совершения ДТП на многополосных дорогах при помощи ТСОД приведены в Приложении 1.

## Схемы организации движения в местах ДТП на многополосных дорогах при помощи ТСОД



Примечание:

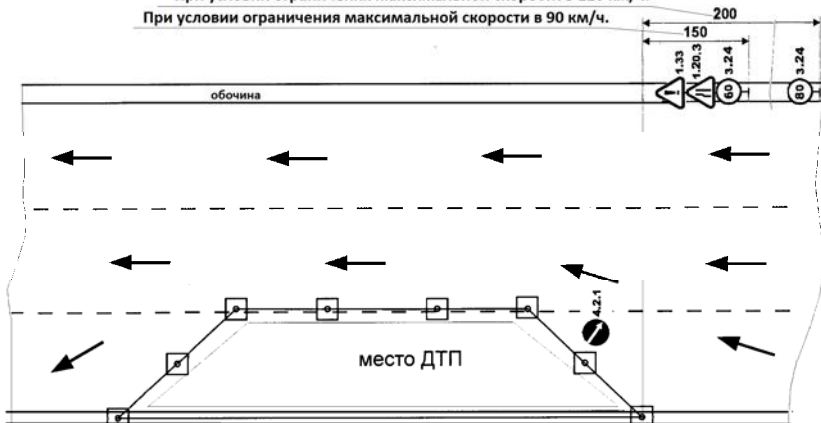
1. Для обозначения направления объезда места ДТП выставляется дорожный знак 4.2.2 (светодиодный дорожный знак 4.2.2).
2. Если место ДТП занимает несколько крайних полос, то дополнительно к дорожному знаку 4.2.2 выставляется знак 1.34.2.



Примечание:

1. Для обозначения направления объезда места ДТП выставляется дорожный знак 4.2.3 (светодиодный дорожный знак 4.2.3).
2. Если место ДТП занимает несколько крайних полос, то дополнительно к дорожному знаку 4.2.3 выставляются дорожные знаки 1.34.1 и 1.34.2.

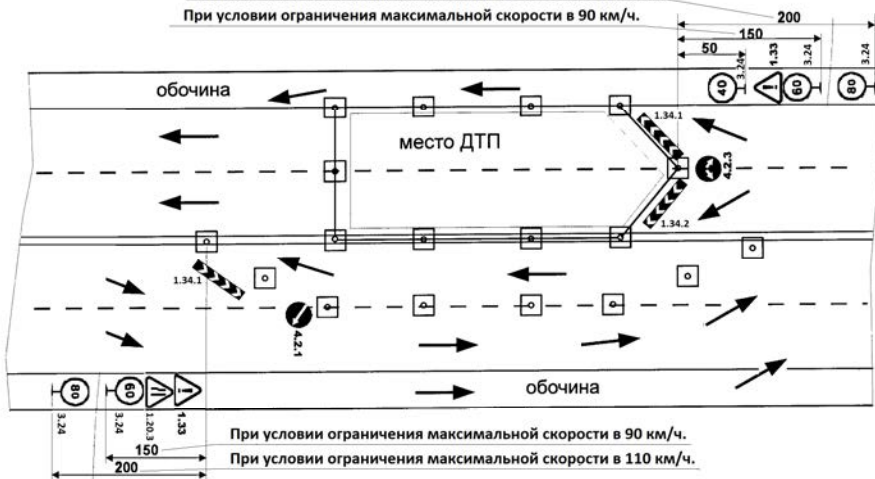
При условии ограничения максимальной скорости в 110 км/ч.  
 При условии ограничения максимальной скорости в 90 км/ч.



Примечание:

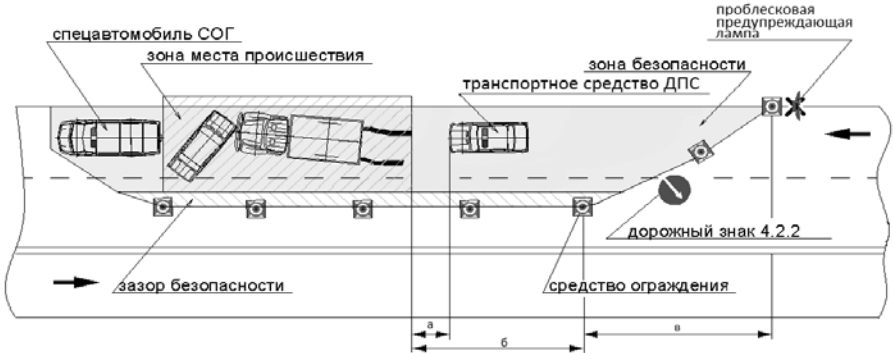
1. Для обозначения направления объезда места ДТП выставляется дорожный знак 4.2.1 (светодиодный дорожный знак 4.2.1).
2. Если место ДТП занимает несколько крайних полос, то дополнительно к дорожному знаку 4.2.1 выставляется знак 1.31.1.

При условии ограничения максимальной скорости в 110 км/ч.  
 При условии ограничения максимальной скорости в 90 км/ч.



Примечание: для обозначения направления объезда места ДТП выставляются дорожные знаки 4.2.1 и 4.2.3 (светодиодные дорожные знаки 4.2.1 и 4.2.3).

## Схемы ограждения участка ДТП и размещения транспортного средства ДПС и спецавтомобиля следственно-оперативной группы (СОГ)

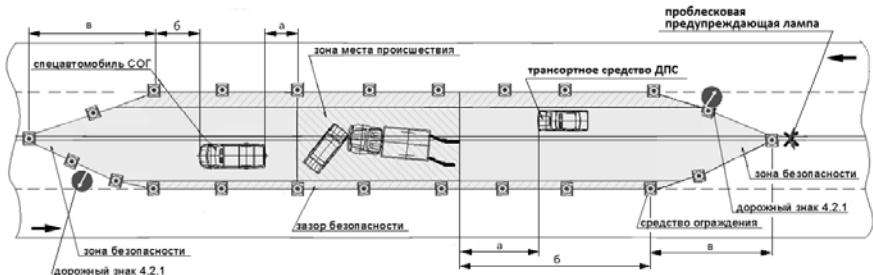


Примечание: проблесковая предупреждающая лампа выставляется в темное время суток перед зоной безопасности.

а - от 5 м до 15 м, в зависимости от удобства проведения измерений;

б - 15 м в населенном пункте, 30 м вне населенного пункта;

в - в зависимости от разрешенной максимальной скорости движения на дороге.



Примечание: проблесковая предупреждающая лампа выставляется в темное время суток с каждой стороны перед зоной безопасности. В случае когда имеется только одна проблесковая предупреждающая лампа, она выставляется на сторону дороги с наибольшей интенсивностью движения.

а - от 5 м до 15 м, в зависимости от удобства проведения измерений;

б - 15 м в населенном пункте, 30 м вне населенного пункта;

в - в зависимости от разрешенной максимальной скорости на дороге.

## Литература

1. Фурманенко А.С./Безопасность движения на участках дорожных работ. – М.: Транспорт, 1989.
2. Межгосударственный стандарт ГОСТ 12.4.281-2014 «Система стандартов безопасности труда. Одежда специальная повышенной видимости. Технические требования». – М.: Стандартинформ, 2015.
3. Зонов Ю.Б., Емышев В.С., Водопьянов В.И., Алферов К.А., Виноградов Д.С., Чайковский А.В./Методика и приборы контроля транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог: Методическое пособие для сотрудников дорожной инспекции ГАИ. – М.: НИИСТ МВД России, 1996.
4. Ушаков В.В., Пospelов П.И., Залуга В.П., Саламахин П.М., Сахарова И.Д., Шестериков В.И., Федотов Г.А., Яковлев Ю.М., Васильев А.И., Ольховиков В.М., Силкин В.В., Ларина Т.А., Курденкова И.Б., Расторгуев М.Ю./Справочник дорожных терминов. – М.: МАДИ (ГТУ), ООО ЭКЦ «ЭКОН», 2008.
5. Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования». – М.: Стандартинформ, 2014.
6. Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». – М.: Стандартинформ, 2014.

План издательской деятельности  
ФКУ НИЦ БДД МВД России  
на 2018 г. поз. 5

С.А. Сторожев, В.Е. Приходько, В.Ю. Логинов, Д.А. Тарасенков

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
И ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКОВ ДПС  
ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ДТП НА МНОГОПОЛОСНЫХ ДОРОГАХ

Методические рекомендации

Редактор Е.В. Марцога

ФКУ «НИЦ БДД МВД России»  
121170, г. Москва, ул. Поклонная, д.17  
Тел.: (499) 148-84-96. Сайт: <https://ницбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 05.07.2018.

Формат 60x84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times.

Уч.-изд. л. 1,59. Усл.-печ. л. 1,93. Заказ № 2383.5. Тираж 200.

Отпечатано в типографии ООО «Принт».  
426035, г. Ижевск, ул. Тимирязева, 5.