

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ
«ГОРЛОВСКИЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ТЕХНИКУМ»
ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ДОНЕЦКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

УТВЕРЖДАЮ

Заместитель директора по учебной работе

 С.И. Павлова

«» 2017 г.



ЛЕКЦИИ

по МДК.02.01. Организация движения на автомобильном транспорте

специальность: 23.02.01 «Организация перевозок и управление на
транспорте (автомобильном)»

Рассмотрено и утверждено
на заседании цикловой комиссии
«Организация перевозок и управление
на автотранспорте»

Протокол №11 от 21 июня 2017 года

Председатель цикловой комиссии



Л.В. Кравцова

Разработал преподаватель
ГПОУ «ГАТТ» ГОУВПО «ДонНТУ»
Л.В. Кравцова

Лекция 1

Тема 1.1 Нормативная основа перевозок пассажиров

План

1. Введение. Роль профессионального модуля при подготовке техника в области организации перевозок. Предмет и содержание МДК, его связь с другими дисциплинами и МДК учебного плана. Цели и задачи модуля.

Литература

1. Закон ДНР «О транспорте», №27-ИНС от 27.03.2015 г.
2. Закон ДНР «Об автомобильном транспорте», №77-ИНС от 21.08.2015 г.
3. Беляев В.М. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: учеб. пособие / В.М. Беляев. – М.: МАДИ, 2014. – 204 с.
4. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: ученик. – М.: Транспорт, 1997. – 255 с.
5. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Пассажирские автомобильные перевозки. – М.: Горячая линия-Телеком, 2006. – 448 с.
6. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник для учреждений среднего профессионального образования – М: Издательский центр «Академия», 2012. – 400с.
7. Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки. – М.: Транспорт, 2011

Вопрос №1. Введение. Роль профессионального модуля при подготовке техника в области организации перевозок. Предмет и содержание МДК, его связь с другими дисциплинами и МДК учебного плана. Цели и задачи модуля.

Обучение данному профессиональному модулю включает в себя освоение междисциплинарных курсов:

МДК.02.01 Организация движения на автомобильном транспорте.

МДК 02.02 Организация пассажирских перевозок и обслуживание пассажиров на автомобильном транспорте.

Результатом освоения программы профессионального модуля является овладение следующими профессиональными компетенциями:

ПК 2.1. Организовывать работу персонала по планированию и организации перевозочного процесса;

ПК. 2.2. Обеспечивать безопасность движения и решать профессиональные задачи посредством применения нормативно-правовых документов;

ПК 2.3. Организовывать работу персонала по технологическому обслуживанию перевозочного процесса.

Междисциплинарные связи профессионального модуля: Транспортная система; Технические средства автомобильного транспорта; Охрана труда; Безопасность жизнедеятельности; Правила безопасности дорожного движения; Автомобильные эксплуатационные материалы.

С целью овладения указанным видом профессиональной деятельности и соответствующими профессиональными компетенциями, обучающиеся в ходе освоения профессионального модуля должны:

иметь практический опыт:

- применения теоретических знаний в области оперативного регулирования и координации деятельности;
- применения действующих положений по организации пассажирских перевозок;
- самостоятельного поиска необходимой информации.

уметь:

- обеспечить управление движением;
- анализировать работу транспорта.

знать:

- требования к управлению персоналом;
- систему организации движения;
- правила документального оформления перевозок пассажиров и багажа;
- основные положения, регламентирующие взаимоотношения пассажиров с транспортом (по видам транспорта);
- основные принципы организации движения на транспорте (по видам транспорта);
- особенности организации пассажирского движения;
- ресурсосберегающие технологии при организации перевозок и управления на транспорте (по видам транспорта).

Содержание междисциплинарного курса 02.01 «Организация движения на автомобильном транспорте»:

Тема 1.1 Нормативная основа перевозок пассажиров

Тема 1.2 Лицензирование перевозок

Тема 1.3 Подвижной состав пассажирского транспорта

Тема 1.4 Общие понятия об организации и безопасности движения

транспортных средств.

Тема 1.5 Основы организации дорожного движения

Тема 1.6 Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ.

Тема 1.7 Обеспечение безопасности пассажирских перевозок.

Промежуточная аттестация по МДК в форме экзамена на 2 курсе (4 семестр).

Контрольные вопросы

1. Назовите цели и задачи МДК.02.01.
2. Содержание МДК.02.01.
3. Что должен уметь обучающийся, в ходе освоения ПМ.02?
4. Что должен знать обучающийся, в ходе изучения ПМ.02?
5. Междисциплинарные связи.

Лекция 2

Тема 1.1 Нормативная основа перевозок пассажиров

План

1. Нормативно-правовая база пассажирских перевозок

Вопрос №1 Нормативно-правовая база пассажирских перевозок

Основными документами, которые регламентируют работу автомобильного транспорта в ДНР являются: Закон «О дорожном движении» №41-ИНС; Закон «О городском электрическом транспорте»; Закон «Об автомобильном транспорте»; Закон «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности»; Закон «О транспорте»; Положение о лицензировании хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом; Положение о лицензионной карточке, прилагаемой к лицензии на предоставление услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом; Методические рекомендации расчета тарифов на оказание услуг пассажирского автомобильного транспорта и городского электротранспорта (трамвай, троллейбус); Приказ об утверждении положений, регулирующих отношения в сфере лицензирования хозяйственной деятельности по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом; Устав автомобильного транспорта; Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом; Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей колесных транспортных средств; Положение о медосмотре водителей.

Закон «О дорожном движении» №41-ИНС

Принят Народным Советом Донецкой Народной Республики 17 апреля 2015 года.

Настоящий Закон определяет правовые и социальные основы дорожного движения с целью защиты жизни, здоровья и имущества граждан, а также защиты интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий, создания безопасных и комфортных условий для участников дорожного движения и охраны окружающей среды.

Закон «О городском электрическом транспорте»

Принят Постановлением Народного Совета 16.10.2015 года.

Настоящий Закон определяет правовые, организационные и социально-экономические основы функционирования городского электрического транспорта в сфере транспортных услуг и направлен на создание благоприятных условий для его развития, удовлетворения потребностей граждан в доступных, качественных и безопасных перевозках.

Закон «Об автомобильном транспорте»

Принят Народным Советом Донецкой Народной Республики 21 августа 2015 года.

Настоящий Закон определяет принципы организации и деятельности автомобильного транспорта.

Раздел 1. Общие положения организации и деятельности автомобильного транспорта

Глава 1. Общие принципы деятельности автомобильного транспорта

Глава 2. Государственное регулирование и контроль в сфере автомобильного транспорта

Глава 3. Развитие автомобильного транспорта

Глава 4. Персонал автомобильного транспорта

Глава 5. Транспортные средства

Раздел 2. Внутренние перевозки пассажиров

Глава 7. Общие положения организации перевозок пассажиров

Раздел 3. Внутренние перевозки грузов

Глава 8. Общие положения организации перевозок грузов

Раздел 4. Международные перевозки пассажиров и грузов

Раздел 5. Ответственность перевозчиков за нарушение законодательства об автомобильном транспорте

Раздел 6. Заключительные положения

Раздел 7. Переходные положения

Закон «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности»

Принят Народным Советом Донецкой Народной Республики Народного 27 февраля 2015 года.

Настоящий Закон определяет виды хозяйственной деятельности, подлежащие лицензированию, порядок их лицензирования, устанавливает государственный контроль в сфере лицензирования, ответственность субъектов хозяйствования и органов лицензирования за нарушение законодательства в сфере лицензирования.

Глава 1. Общие положения

Глава 2. Полномочия органов государственной власти в сфере лицензирования

Глава 3. Организация и осуществление лицензирования

Глава 4. Формирование и ведение реестра лицензий, предоставление информации по вопросам лицензирования

Глава 5. Ответственность

Глава 6. Заключительные положения

Глава 7. Переходные положения

Закон «О транспорте»

Принят Народным Советом Донецкой Народной Республики 27 марта 2015 года.

Настоящим Законом определяются правовые, экономические, организационные и социальные основы деятельности транспорта.

Закон Донецкой Народной Республики «О транспорте» включает следующие разделы:

Раздел I. Общие положения.

Раздел II. Государственное управление в сфере транспорта.

Раздел III. Основные положения деятельности транспорта.

Раздел IV. Безопасность и ответственность на транспорте.

Раздел V. Транспортная система Донецкой Народной Республики.

Раздел VI. Заключительные положения.

Положение о лицензировании хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом

Утверждён Приказом Минтранса ДНР 27 ноября 2015 года.

В положении приводятся общие организационные, технические и квалификационные требования, которые обязательны для выполнения лицензиатами при предоставлении услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом.

Положение о лицензионной карточке, прилагаемой к лицензии на предоставление услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом

Утверждён Приказом Минтранса ДНР 14 октября 2015 года.

1. Общие положения

2. Порядок заполнения лицензионной карточки

3. Порядок оформления лицензионных карточек

4. Порядок выдачи лицензии и копии лицензии

5. Порядок переоформления лицензии, выдачи дубликата лицензии

6. Порядок аннулирования лицензии

Приложение №1. Описание бланка лицензионной карточки

Приложение №2. Содержание лицензионной

Приложение №3. Заявление

Приложение №4. Журнал учёта заявлений и выданных лицензионных карточек

Контрольные вопросы:

1. Перечислите основные документы, которые регламентируют работу автомобильного транспорта в ДНР.

2. Для чего предназначен Закон «О дорожном движении»?

3. Для чего предназначен Закон «О городском электрическом транспорте»?

4. Когда был принят Закон «Об автомобильном транспорте»? Назовите основные разделы и главы Закона «Об автомобильном транспорте».

5. Когда был принят Закон «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности»? Что он определяет?

6. Назовите основные главы Закона «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности».

7. Когда был принят Закон «О транспорте»? Что он определяет?

8. Назовите основные разделы Закона «О транспорте».

9. Содержание Положения о лицензировании хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом.

10. Содержание Положения о лицензионной карточке, прилагаемой к лицензии на предоставление услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом

Лекция 3

Тема 1.1 Нормативная основа перевозок пассажиров

План

1. Нормативно-правовая база пассажирских перевозок

Вопрос №1. Нормативно-правовая база пассажирских перевозок

Методические рекомендации расчета тарифов на оказание услуг пассажирского автомобильного транспорта и городского электротранспорта (трамвай, троллейбус)

1. Общие положения.

2. Порядок определения стоимости проезда пассажиров и провоза багажа.

Расчет величины тарифов.

3.1. Величина тарифа на городских автобусных маршрутах.

Величина тарифа на услуги по перевозке пассажиров на городских маршрутах общего пользования, которые осуществляют перевозки в режиме "маршрутное такси", рассчитывается по формуле:

$$T_m = S_{пм} + П_{пм}/Q_{пм}$$

3.2. Величина тарифа на пригородных, междугородных и международных автобусных маршрутах.

Величина тарифа на услуги по перевозке пассажиров на пригородных, междугородных и международных автобусных маршрутах общего пользования определяются согласно плановой себестоимости перевозки с учетом размера прибыли по формуле:

$$T_{пр,мж,мн} = S_{п} + П_{п}/W_{п}, (\text{грн/пкм})$$

3.3. Величина тарифа на автобусных маршрутах нерегулярных перевозок.

Величина тарифа на услуги, которые предоставляются на автобусных маршрутах нерегулярных перевозок, рассчитываются по формуле:

$$T_n = S_{пн} + П_{пн}, (\text{грн})$$

3.4. Величина тарифа на услуги такси.

Величина тарифа на 1 км пробега в такси рассчитывается по формуле:

$$T_T = S_T + P_T/K_T, \text{ (грн/км)}$$

3.4. Величина тарифа на услуги такси.

Величина тарифа на 1 км пробега в такси рассчитывается по формуле:

$$T_T = S_T + P_T/K_T, \text{ (грн/км)}$$

3.5. Величина тарифа на услуги городского электротранспорта (трамвай, троллейбус).

Величина тарифа на услуги городского электротранспорта определяет размер экономически обоснованных плановых затрат на перевозку одного пассажира, рассчитывается по формуле:

$$T_{\text{Э}} = (S_{\text{Э}} + P_{\text{Э}}) - D/Q_{\text{Э}}, \text{ (грн/пас.)}$$

4. Состав затрат себестоимости (формируются на основании Законодательства Донецкой Народной Республики).

5. Формулы расчета отдельных элементов затрат.

Приказ об утверждении положений, регулирующих отношения в сфере лицензирования хозяйственной деятельности по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом

Утверждён Приказом Минтранса ДНР 14 октября 2015г.

1. Общие положения
2. Орган лицензирования
3. Лицензионные условия
4. Порядок выдачи лицензии и копии лицензии
5. Порядок переоформления лицензии, выдачи дубликата лицензии
6. Порядок аннулирования лицензии

Устав автомобильного транспорта

Устав автомобильного транспорта включает следующие разделы:

Раздел I. Общие положения.

Раздел II. Подвижной состав, автомобильные дороги, сооружения и оборудование для организации перевозок грузов и обслуживания пассажиров.

Раздел III. Планирование и организация перевозок грузов.

Раздел IV. Перевозки пассажиров, багажа и почты.

Раздел V. Прокат легковых автомобилей.

Раздел VI. Тарифы и расчеты за перевозки.

Раздел VII. Прямое смешанное сообщение с участием других видов транспорта.

Раздел VIII. Транспортно-экспедиционные операции и услуги, выполняемые предприятиями и организациями автомобильного транспорта общего пользования.

Раздел IX. Ответственность автотранспортных предприятий и организаций, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров, а также граждан, которые пользуются автомобилями, проката акты, иски.

Раздел X. Контроль за работой автомобильного транспорта.

Устав автомобильного транспорта определяет обязанности, права и ответственность находящихся на территории государства автотранспортных предприятий и организаций, других имеющих автомобили предприятий, организаций, учреждений, независимо от их ведомственной подчиненности, а также предприятий, организаций, учреждений и граждан, пользующихся автомобильным транспортом.

Действие настоящего Устава распространяется на перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, осуществляемые автотранспортными предприятиями и организациями Министерства автомобильного транспорта государства.

На основании настоящего Устава Министерство автомобильного транспорта государства утверждает, с последующим опубликованием в Сборнике правил перевозок и тарифов автомобильного транспорта государства.

На автотранспортные предприятия и организации Министерства автомобильного транспорта государства возлагается:

а) осуществление перевозок грузов государственных, кооперативных и общественных предприятий, организаций и учреждений, независимо от их ведомственной подчиненности, а также грузов граждан.

б) осуществление перевозок пассажиров, багажа и почты;

в) участие в прямых смешанных перевозках;

г) предоставление легковых автомобилей министерствам, ведомствам, предприятиям, организациям и учреждениям для служебных поездок;

д) предоставление легковых автомобилей напрокат гражданам;

е) транспортно-экспедиционное обслуживание предприятий, организаций, учреждений и граждан.

Ведомственный автомобильный транспорт осуществляет на территории государства все виды технологических и хозяйственных перевозок грузов промышленных предприятий истроек, за исключением централизованных, а также междугородных перевозок, выполняемых автомобильным транспортом общего пользования. Автомобильный транспорт строительных министерств может осуществлять в случае целесообразности также централизованные и междугородные перевозки грузов.

Порядок и условия осуществления межреспубликанских автомобильных перевозок устанавливаются соглашением между Министерством автомобильного транспорта государства и органами управления автомобильным транспортом других союзных республик.

13. Международные перевозки грузов, пассажиров и багажа автомобильным транспортом осуществляются в порядке, установленном законодательством.

Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

На основании настоящего Устава Министерство транспорта и связи утверждает Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте.

Настоящие правила устанавливают основные принципы организации пассажирских перевозок, порядок работы эксплуатационной службы республиканских объединений и главных управлений автомобильного транспорта, транспортных управлений, управлений пассажирского автомобильного транспорта, производственных объединений пассажирского автомобильного транспорта и автовокзалов и пассажирских автостанций.

Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 N 112 (ред. от 28.04.2015)

1. Общие положения

2. Регулярные перевозки

3. Перевозка пассажиров и багажа по заказу

4. Перевозка пассажиров и багажа легковым такси

5. Забытые и найденные вещи

6. Порядок оформления претензий и составления актов

Приложение №1. Формы и обязательные реквизиты билетов

Приложение №2. Обязательные реквизиты квитанции на провоз ручной клади

Приложение №3. Формы и обязательные реквизиты багажных квитанций

Приложение №4. Обязательные реквизиты заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа

Приложение №5. Обязательные реквизиты квитанции на оплату пользования легковым такси

Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей колесных транспортных средств

Настоящее Положение разработано в соответствии с Конвенцией Международной организации труда 1979 года № 153 о продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте, Европейским соглашением относительно работы экипажей транспортных средств, выполняющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), Кодексом законов о труде и законами «Об автомобильном транспорте», «О дорожном движении».

Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей устанавливает особенности регулирования труда и отдыха водителей автомобилей в соответствии с трудовым законодательством ДНР.

Положение является нормативным правовым актом, действие которого распространяется на водителей, работающих по трудовому договору (контракту) на автомобилях, принадлежащих зарегистрированным на территории ДНР организациям независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, ведомственной подчиненности (за исключением водителей, занятых на международных перевозках, а также работающих в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ), предпринимателям, осуществляющим на территории ДНР перевозки грузов и/или пассажиров с коммерческой целью или использующим автомобили для обеспечения собственных производственных нужд, а также иным лицам.

Режим труда и отдыха, предусмотренный настоящим Положением, является обязательным при составлении графиков работы водителей. Расписания и графики движения автомобилей во всех видах сообщений должны разрабатываться с учетом норм и требований настоящего Положения.

При междугородных перевозках грузов и пассажиров работодатель устанавливает водителю задание по времени на движение и стоянку автомобиля исходя из норм настоящего Положения.

Положение о медосмотре водителей

Министерством здравоохранения и Министерством внутренних дел ДНР издан совместный приказ №416/04.18.2/1 от 31 июля 2015 г. «Об утверждении Положения о медицинском осмотре кандидатов в водители и водителей транспортных средств».

Предварительный (периодический) медицинский осмотр кандидатов в водители (водителей) транспортных средств проводится медицинской комиссией с целью решения вопроса о пригодности лица к безопасному управлению транспортным средством, с учетом Перечня заболеваний и пороков, при которых лицо не может быть допущено к управлению соответствующими транспортными средствами, утвержденного приказом Министерства здравоохранения Донецкой Народной Республики от 15.04.2015 № 415.

Медицинский осмотр включает в себя: общее обследование врачами-специалистами медицинской комиссии, лабораторное и функциональное обследование (общий анализ крови и мочи, анализ крови на сахар, ЭКГ, определение остроты и полей зрения, обследование вестибулярного аппарата, определение группы крови и резус-фактора (если группу крови и резус-фактор не определяли ранее и нет отметки в паспорте, военном билете или другом официальном документе). При необходимости для уточнения диагноза врачами медицинской комиссии лицу назначаются индивидуальные дополнительные обследования. При проведении медицинского осмотра учитываются результаты обязательного профилактического наркологического осмотра гражданина и обязательного психиатрического освидетельствования.

Внеочередной медицинский осмотр водителя транспортного средства (далее – внеочередной медицинский осмотр) проводится по направлению работодателя на основании медицинских данных о стойком ухудшении состояния здоровья водителя или выявления признаков заболевания или порока, внесенных в Перечень, с учетом результатов ежесменного предрейсового и послерейсового медицинских осмотров, данных листков нетрудоспособности или других документов (справок) о временной нетрудоспособности и так далее. В случае отказа водителя от прохождения внеочередного медицинского осмотра работодатель обязан принять меры по недопущению водителя к управлению транспортным средством соответствующей категории.

Ответственность за проведение ежесменного предрейсового и послерейсового медицинских осмотров водителей транспортных средств возлагается на руководителей предприятия (учреждения, организации).

Ежесменный предрейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств проводится непосредственно перед их выездом в рейс. В случае выявления признаков заболевания в течение смены водители подлежат послерейсовому медицинскому осмотру.

Ежесменные предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей транспортных средств проводятся в индивидуальном порядке.

Контрольные вопросы:

1. Как определить величину тарифа на городских автобусных маршрутах, согласно Методических рекомендаций расчета тарифов на оказание услуг пассажирского автомобильного транспорта и городского электротранспорта?

2. Как определить величину тарифа на пригородных, междугородных и международных автобусных маршрутах, согласно Методических рекомендаций расчета тарифов на оказание услуг пассажирского автомобильного транспорта и городского электротранспорта?

3. Как определить величину тарифа на услуги такси, согласно Методических рекомендаций расчета тарифов на оказание услуг пассажирского автомобильного транспорта и городского электротранспорта?

4. Как определить величину тарифа на услуги городского электротранспорта, согласно Методических рекомендаций расчета тарифов на оказание услуг пассажирского автомобильного транспорта и городского электротранспорта?

5. Назовите основные разделы Устава автомобильного транспорта.

6. Назначение Устава автомобильного транспорта.

7. Какие функции возложены на автотранспортные предприятия и организации Министерства автомобильного транспорта государства возлагается?

8. Назовите основные разделы Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

9. Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей.

10. Когда было утверждено Положение о медосмотре водителей?

11. Когда проводится Ежесменный предрейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств?

Лекция 4

Тема 1.1 Нормативная основа перевозок пассажиров

План

1. Документация на пассажирском автомобильном транспорте

Вопрос №1. Документация на пассажирском автомобильном транспорте

Регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются на основании *публичного договора перевозки* пассажира по маршруту регулярных перевозок.

Перевозка пассажиров и багажа по заказу осуществляется транспортным средством, предоставленным на основании *договора фрахтования*, заключенного в письменной форме.

Договор фрахтования, должен включать в себя:

- 1) сведения о фрахтовщике и фрахтователе;
- 2) тип предоставляемого транспортного средства (при необходимости - количество транспортных средств);
- 3) маршрут и место подачи транспортного средства;
- 4) определенный или неопределенный круг лиц, для перевозки которых предоставляется транспортное средство;
- 5) сроки выполнения перевозки;
- 6) размер платы за пользование транспортным средством;
- 7) порядок допуска пассажиров для посадки в транспортное средство, установленный с учетом требований, предусмотренных правилами перевозок пассажиров (в случае если транспортное средство предоставляется для перевозки определенного круга лиц).

При отсутствии необходимости осуществления систематических перевозок пассажиров и багажа по заказу договор фрахтования, заключается в форме *заказа-наряда* на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа. Реквизиты и порядок заполнения такого заказа-наряда устанавливаются правилами перевозок пассажиров.

Заказ-наряд – это документ, способный организовать перевозки пассажиров на автобусах по заказу в случае осуществления нерегулярных маршрутов.

Перевозка пассажиров и багажа легковым такси осуществляется на основании *публичного договора фрахтования*, заключенного в устной форме.

Договор фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа заключается фрахтователем с водителем легкового такси, действующим от имени и по поручению фрахтовщика или, если водитель является индивидуальным предпринимателем, от собственного имени. Права и обязанности по такому договору возникают непосредственно у фрахтовщика.

Договор фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа может быть заключен посредством принятия к выполнению фрахтовщиком заказа фрахтователя. Порядок заключения такого договора устанавливается правилами перевозок пассажиров.

Фрахтовщик вправе отказать в предоставлении легкового такси для перевозки пассажиров и багажа в случае, если предлагаемый фрахтователем маршрут или поведение фрахтователя может создавать угрозу безопасности водителя.

Фрахтовщик обязан выдать фрахтователю квитанцию в форме бланка строгой отчетности или кассовый чек, подтверждающие оплату стоимости пользования легковым такси.

Для того, что бы зафрахтовать автобус для перевозки детей водитель обязан иметь следующие документы:

- Лицензию, разрешающую перевозку пассажиров;
- наличие тех паспорта автобуса;

- Страховку ОСАГО;
- Страховку (Полис) на случай аварии;
- Талон Государственного Техосмотра;
- Трудовой договор с водителем автобуса и все его данные ФИО и телефон;
- Права водителя категории «Д», стаж вождения не менее года и не имеющий административных взысканий в течение года;
- Путевой лист не общего использования, график движения и схему движения автобуса со всеми остановками;
- Если необходимо, Доверенность на разрешение управления транспортом;
- Если необходимо, Договор об аренде транспорта между собственником и владельцем аренды;
- Справку с данными медработника (если поездка длится более 3 часов). В нее входит ФИО должность.
- Обязательно наличие копии на разрешение медицинской деятельности.
- Разрешение на сопровождение транспорта с детьми автомобилем ГИБДД или же отказ о сопровождении;
- Списки сопровождающих взрослых с точными телефонами и фамилией, именем, отчеством;
- Списки детей, в которые входит возраст, ФИО;
- Список, содержащий правильный порядок посадки детей в автобусе;
- При междугороднем сообщении, списки наборов в которые входят сухие пайки и бутилированная вода.

Все копии документов фрахтователь должен получить за два дня до поездки. Все копии документов должны находиться у водителя на протяжении всей поездки.

Путевой лист автобуса необщего пользования применяется для учета работы автобусов которые перевозят пассажиров, а также работы водителей этих автобусов. К его выдаче и заполнению нужно подходить формально и ответственно. Путевой лист автобуса необщего пользования это важный первичный документ который выдается водителю под расписку. Диспетчер не в праве выдать водителю новый путевой лист до тех пор пока водитель не сдал предыдущий.

Максимальный срок на который можно выдать путевой лист составляет один день или одну смену, в противном случае он будет считаться не действительным. Кроме этого нюанса, как в прочем и при заполнении других путевых листов, существует ряд реквизитов которые обязательны для заполнения. Достаточно не заполнить один из них и **Путевой лист автобуса необщего пользования** будет считаться недействительным. Вот список этих реквизитов:

- дата выдачи
- штамп организации, которой принадлежит автобус
- печать организации, которой принадлежит автобус

Документ путевого листа должен быть заполнен с обеих сторон. Обратная сторона бланка предназначена для указания информации о маршруте и

заполняется водителем автобуса. На основании этих данные в дальнейшем будет рассчитана оплата труда шофера.

Лицевая сторона бланка содержит основные данные о компании, которая является владельцем автобуса, о сотруднике, который осуществляет вождение и о транспортном средстве.

На первом листе расположены:

- номер и дата выдачи путевого листа
- реквизиты организации, которой принадлежит автобус
- сведения о марке и государственном номере автобуса
- ФИО водителя и данные его водительского удостоверения
- сведения о лицензионной карточке
- сведения о работе водителя
- задание водителю
- сведения о движении горючего
- ФИО диспетчера и механика

На втором листе расположены:

- маршрут движения (заполняется заказчиком)
- простои на линии
- результат работы автобуса (заполняется при обработке путевых листов лицами, отвечающими за эту работу)
- зарплата водителя

Кроме того форма путевого листа автобуса необщего пользования имеет отрывной талон заказчика.

Путевой лист легкового автомобиля – первичный документ, применяющийся для ведения учета работы легкового транспортного средства, а так же является основанием для начисления заработной платы водителю за выполненную работу. .

Унифицированная форма принята и утверждена постановлением Госкомстата. Путевой лист может быть составлен на один день или на произвольный период времени, но не более одного месяца.

Перечень реквизитов, которые в обязательном порядке должны быть отображены в путевом листе:

- полное наименование документа;
- регистрационный номер документа;
- данные о владельце легкового транспортного средства;
- данные водителя транспортного средства, реквизит заполняется только в том случае, если владелец и водитель являются разными лицами;
- показатели автомобиля (остаток и расход топлива, данные о пробеге);
- информация о маршруте.

Путевой лист легкового автомобиля составляется диспетчером в одном экземпляре и выдается водителю, по возвращении водитель возвращает путевку диспетчеру.

Контрольные вопросы

1. На основании каких документов осуществляются регулярные перевозки пассажиров?
2. Какие сведения включает в себя договор фрахтования?
3. Дайте определение понятию «заказ-наряд».
4. Что такое договор фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров? Кто его заключает?
5. Какие документы должен иметь водитель, чтобы зафрахтовать автобус для перевозки детей?
6. Что такое путевой лист автобуса необщего требования? Для чего он нужен?
7. Какие данные заносятся на первом листе путевого листа?
8. Какие данные отображаются на втором листе путевого листа?
9. Дайте определение понятию «путевой лист легкового автомобиля».
10. Какие реквизиты должны быть отображены в путевом листе легкового автомобиля?

Лекция 5

Тема 1.1 Нормативная основа перевозок пассажиров

План

1. Договорные отношения на транспорте. Ответственность сторон при перевозке пассажиров.

Вопрос №1. Договорные отношения на транспорте. Ответственность сторон при перевозке пассажиров.

Перевозка пассажиров занимает значительное место в деятельности транспортных организаций. Для обеспечения все возрастающих потребностей в пассажирских перевозках и повышения качества их организации в последние годы значительно обновлен и пополнен подвижной состав железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного транспорта, совершенствуются путевые и другие устройства. На некоторых железнодорожных и судоходных линиях, а также на некоторых видах транспорта в целом (например, на воздушном) объем пассажирских перевозок больше, чем грузовых, и это определяет общий характер эксплуатационной работы.

Транспортное законодательство довольно детально регулирует перевозки пассажиров. В Уставе железнодорожного транспорта перевозке пассажиров посвящена гл. VI; в Кодексе торгового мореплавания - гл. IX; в Воздушном кодексе - гл. XV; в Кодексе внутреннего водного транспорта - гл. XIII; в Уставе автомобильного транспорта - разд. IV. Дальнейшая конкретизация законодательства, регулирующего перевозки пассажиров на различных видах транспорта, нашла свое отражение в Правилах перевозки пассажиров и багажа, которые действуют на всех видах транспорта. В указанных Правилах более

детально и четко регулируются отношения транспортной организации с пассажирами.

Пассажиром считается лицо, перевозимое на транспорте, не входящее в состав служебного персонала (экипажа) данного транспортного средства и имеющее проездной билет.

По договору перевозки пассажиров перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа. Перевозка пассажиров так же, как и перевозка грузов, представляет собой возмездный договор. Однако если перевозка грузов в большинстве случаев - реальная сделка, то перевозка пассажиров во всех случаях - сделка консенсуальная.

В отличие от договора перевозки грузов, который по своему содержанию представляет трехстороннюю связь грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя, договор перевозки пассажира является двусторонним договором между перевозчиком и пассажиром. Правом заключения договора на проезд в качестве пассажира за установленную плату пользуется любое лицо. Гражданину может быть отказано в перевозке только в случаях, когда на транспортном средстве не окажется свободных мест; когда перевозка пассажиров приостановлена по распоряжению Правительства или в иных случаях, предусмотренных законодательством; когда пассажир находится в нетрезвом состоянии, которое может угрожать безопасности других пассажиров, и, наконец, когда пассажир не подчиняется правилам, действующим на соответствующем виде транспорта.

Пассажиры должны обеспечиваться своевременной и достоверной информацией: о времени отправления и прибытия транспортных средств, о стоимости проезда пассажиров и перевозки багажа, о времени работы билетных и багажных касс, камер хранения, о расположении вокзальных помещений, об оказываемых пассажирам услугах, о предоставляемых гражданам определенных категорий льготах, о запрещенных к перевозке в ручной клади предметах, другой информацией, предусмотренной Правилами перевозки пассажиров и багажа.

В транспортных уставах, кодексах, изданных на каждом виде транспорта, Правилах перевозки пассажиров определяются права пассажиров, причем презюмируется возможность увеличения объема этих прав в процессе исполнения обязательства по перевозке.

Пассажир имеет право:

1. приобретать проездные документы (билеты) в любой поезд, судно до указанной им железнодорожной станции (порта) назначения, открытой для осуществления операции по перевозке пассажиров;

2. перевозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 5 лет, если он не занимает отдельное место, а также детей в возрасте от 5 до 10 лет с оплатой в соответствии с тарифом;

3. провозить с собой кроме мелких вещей ручную кладь, размеры и масса которой определяются Правилами перевозки пассажиров и багажа,

действующими на различных видах транспорта; сдавать для перевозок багаж согласно перевозочным документам за оплату в соответствии с тарифом;

4. делать остановку в пути следования с определением срока действия проездных документов (билетов) не более чем на 10 суток;

5. продлевать срок действия проездных документов (билетов) в случае болезни в пути следования на время болезни, подтвержденной документами лечебных учреждений.

Пассажиры при следовании на транспортном средстве обязаны соблюдать определенные правила. В частности, пассажиры обязаны соблюдать общественный порядок, правила пользования транспортными средствами, вокзальными помещениями, бережно относиться к имуществу транспортных организаций. За нарушение этих положений пассажир может быть привлечен к административной ответственности.

При обнаружении в сданном для перевозки багаже предметов, перевозка которых в качестве багажа запрещена, перевозчик имеет право прекратить действие договора перевозки пассажиров и багажа. Отправитель багажа уплачивает при этом штраф в размере десятикратной стоимости платы за перевозку багажа, если в соответствии с законодательством перевозка таких предметов не влечет за собой административной или уголовной ответственности.

Документом, оформляющим договор пассажирской перевозки, является проездной билет. Билет удостоверяет заключение договора и внесение пассажиром провозной платы. В проездном билете перечислены все основные условия договора перевозки пассажира: цена, время отправления, срок годности и т.п. Билеты на всех видах транспорта, кроме воздушного и железнодорожного, выдаются без указания имени пассажира. Однако это обстоятельство не дает права считать билет ценной бумагой на предъявителя, т.е. бумагой, обладание которой дает право требования того, что составляет ее содержание.

Одной из важных гарантий прав пассажира является возможность его отказа от поездки, т.е. отказа от исполнения заключенного договора. При заблаговременной сдаче проездных документов перевозчику пассажир получает стоимость билета. Это условие действует на всех видах транспорта. Считая договор расторгнутым по инициативе пассажира, транспортные организации удерживают при этом (в зависимости от момента расторжения договора) с пассажира определенную сумму. Целью удержания является не возмещение потерь, а взыскание заранее объявленной штрафной неустойки за односторонний отказ от исполнения договора.

Утерянные пассажиром проездные документы не возобновляются, и стоимость их не возвращается.

В данном случае договор перевозки пассажира заключен, условия его сторонами выполняются, но документ, оформляющий факт совершения сделки, утерян. Правила перевозок пассажиров, действующие на транспорте, считают, что пассажир, утерявший билет, освобождается от уплаты штрафа, если факт утери билета будет доказан, но на дальнейший путь пассажир обязан приобрести новый билет, т.е. заключить новый договор перевозки пассажира.

В соответствии с договором перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в определенное место, а пассажир обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Это два основных условия заключаемого договора. Вместе с тем следует отметить, что есть еще одно важное условие, которое следовало бы включить в определение понятия договора перевозки пассажира. Это срок доставки пассажира к месту назначения.

Срок доставки пассажира к месту назначения (а также своевременная отправка пассажира) является, одним из основных условий договора перевозки пассажира.

Перевозчики несут ответственность за несвоевременную доставку пассажира, если не докажут, что задержка или опоздание произошли вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Помимо ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, перевозчики несут ответственность за утрату, недостачу и повреждение принятого к перевозке багажа, если не докажут, что утрата, недостача, повреждение багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Ущерб, причиненный при перевозке багажа, возмещается перевозчиком в случаях:

1) утраты, недостачи или повреждения багажа, принятого к перевозке с объявленной ценностью, - в размере объявленной ценности;

2) утраты или недостачи багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего багажа либо в размере суммы, на которую понизилась его стоимость.

Стоимость багажа определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнительных обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением багажа, возвращает отправителю багажа провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного багажа, если эта плата не входит в стоимость груза.

За задержку отправления транспортного средства, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении, или прибытие его с опозданием в пункт назначения более чем на час перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере трех процентов стоимости проезда за каждый час задержки, но не более чем в размере стоимости проезда и не позднее чем в течение десяти дней после дня предъявления пассажиром соответствующего требования. Течение указанного срока приостанавливается в случае обращения в суд. Пассажир также вправе потребовать от перевозчика возмещения убытков, причиненных ему в связи с задержкой отправления или прибытием с

опозданием транспортного средства в пункт назначения, в порядке, установленном законодательством.

Законодательство устанавливает ряд обстоятельств, при наличии которых перевозчик освобождается от ответственности за просрочку доставки пассажира к месту назначения.

Такая ситуация возникает, если просрочка имела место:

- вследствие непреодолимой силы;
- из-за устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни или здоровью пассажира;
- из-за иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. Доказательство наличия таких обстоятельств возлагается на перевозчика.

Контрольные вопросы

1. Кто является пассажиром?
2. Какие права имеет пассажир?
3. Какие правила должен соблюдать пассажир?
4. Что удостоверяет проездной билет?
5. Назовите основное условие договора перевозки пассажиров?
6. В каких случаях возмещается ущерб, причиненный при перевозке багажа?
7. За что перевозчик выплачивает штраф пассажиру?
8. Назовите обстоятельства, при которых перевозчик освобождается от ответственности за просрочку доставки пассажира к месту назначения.

Лекция 6

Тема 1.1 Нормативная основа перевозок пассажиров

План

1. Транспортная и путевая документация

Вопрос №1. Транспортная и путевая документация

Документы, на основании которых выполняются пассажирские перевозки:

1. Автомобильные перевозчики, водители, пассажиры должны иметь и предъявлять лицам, которые уполномочены осуществлять контроль на автомобильном транспорте и в сфере безопасности дорожного движения, документы, на основании которых выполняются пассажирские перевозки.

2. Документы для регулярных пассажирских перевозок:

для автомобильного перевозчика –

- 1) лицензия;
- 2) договор с органами исполнительной власти и (или) органами местного самоуправления или их разрешение;
- 3) паспорт маршрута;
- 4) документ, удостоверяющий использование автобуса на законных основаниях;

5) другие документы, предусмотренные законодательством;
для водителя автобуса –

- 1) документы на право управления транспортным средством соответствующей категории;
- 2) регистрационные документы на транспортное средство;
- 3) лицензионная карточка;
- 4) билетно-учетная документация;
- 5) схема маршрута, согласованная с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики;
- 6) расписание движения, согласованное с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики;
- 7) таблица стоимости проезда (кроме городских перевозок);
- 8) путевой (маршрутный) лист;
- 9) другие документы, предусмотренные законодательством;
для пассажира – билет на проезд в автобусе и на перевозку багажа (для льготного проезда – документ установленного образца, подтверждающий право на соответствующие льготы).

3. Документы для регулярных специальных пассажирских перевозок:
для автомобильного перевозчика –

- 1) лицензия;
 - 2) договор с заказчиком транспортных услуг;
 - 3) паспорт маршрута;
 - 4) документ, удостоверяющий использование автобуса на законных основаниях;
 - 5) другие документы, предусмотренные законодательством;
для водителя автобуса –
- 1) документы на право управления транспортным средством соответствующей категории;
 - 2) регистрационные документы на транспортное средство;
 - 3) лицензионная карточка;
 - 4) паспорт маршрута;
 - 5) путевой (маршрутный) лист;
 - 6) другие документы, предусмотренные законодательством.

4. Документы для нерегулярных пассажирских перевозок:
для автомобильного перевозчика –

- 1) лицензия;
 - 2) документ, удостоверяющий использование автобуса на законных основаниях;
 - 3) другие документы, предусмотренные законодательством;
для водителя автобуса –
- 1) документы на право управления транспортным средством соответствующей категории;
 - 2) регистрационные документы на транспортное средство;
 - 3) лицензионная карточка;
 - 4) договор с заказчиком транспортных услуг;

5) путевой (маршрутный) лист;

6) другие документы, предусмотренные законодательством.

5. Документы для субъекта хозяйствования, осуществляющего перевозки пассажиров на такси:

для автомобильного перевозчика –

1) лицензия;

2) другие документы, предусмотренные законодательством;

для водителя такси –

1) документы на право управления транспортным средством соответствующей категории;

2) регистрационные документы на транспортное средство;

3) лицензионная карточка;

4) путевой (маршрутный) лист;

5) другие документы, предусмотренные законодательством.

6. Документы для юридического лица, осуществляющего перевозки пассажиров легковыми автомобилями на заказ:

для автомобильного перевозчика –

1) договор с заказчиком услуги;

2) другие документы, предусмотренные законодательством;

для водителя легкового автомобиля –

1) документы на право управления транспортным средством соответствующей категории;

2) регистрационные документы на транспортное средство;

3) копия договора с заказчиком услуги;

4) путевой (маршрутный) лист;

5) другие документы, предусмотренные законодательством.

7. Документы для физического лица-предпринимателя, осуществляющего перевозки пассажиров легковыми автомобилями на заказ:

для автомобильного перевозчика –

1) договор с заказчиком услуги;

2) другие документы, предусмотренные законодательством;

для водителя легкового автомобиля –

1) документы на право управления транспортным средством соответствующей категории;

2) регистрационные документы на транспортное средство;

3) копия договора с заказчиком услуги;

4) путевой (маршрутный) лист;

5) другие документы, предусмотренные законодательством.

8. Документы на перевозку пассажиров автобусами для собственных нужд:

для автомобильного перевозчика –

1) документ, удостоверяющий использование автобуса на законных основаниях;

2) другие документы, предусмотренные законодательством;

для водителя –

1) документы на право управления транспортным средством соответствующей категории;

2) регистрационные документы на автобус;

3) другие документы, предусмотренные законодательством.

9. Документы для водителя юридического лица на перевозку пассажиров легковыми автомобилями для собственных нужд –

1) документы на право управления транспортным средством соответствующей категории;

2) регистрационные документы на транспортное средство;

3) путевой (маршрутный) лист;

4) другие документы, предусмотренные законодательством.

10. Документы для физического лица на перевозку пассажиров легковыми автомобилями для собственных нужд –

1) документы на право управления транспортным средством соответствующей категории;

2) регистрационные документы на транспортное средство;

3) другие документы, предусмотренные законодательством.»;

11. При выполнении международных перевозок грузов резиденты Донецкой Народной Республики должны иметь:

1) разрешения иностранных стран, по территории которых будет осуществляться перевозка;

2) при осуществлении перевозки опасных грузов – лицензионную карточку и согласование маршрутов дорожной перевозки опасных грузов по территории Донецкой Народной Республики, выданное Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики, а также документы, предусмотренные в пункте 2 части 3 статьи 49 настоящего Закона;

3) в случае перевозки грузов с превышением габаритных или весовых ограничений – разрешение Госавтоинспекции Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики на движение по автомобильным дорогам, улицам и железнодорожным переездам на территории Донецкой Народной Республики;

4) регистрационные документы на транспортное средство;

5) сертификат соответствия транспортного средства относительно безопасности движения и экологической безопасности требованиям стран (при наличии таких требований), по территории которых будет осуществляться перевозка, если иное не предусмотрено международными договорами Донецкой Народной Республики;

6) документы на груз;

7) путевой (маршрутный) лист.

12. При выполнении международных перевозок пассажиров резиденты Донецкой Народной Республики должны иметь:

1) разрешения иностранных стран, по территории которых будет осуществляться перевозка;

2) лицензионную карточку на транспортное средство;

- 3) регистрационные документы на транспортное средство;
- 4) список пассажиров (при нерегулярных и маятниковых перевозках);
- 5) билетно-учетную документацию;
- 6) схему маршрута, согласованную с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики;
- 7) расписание движения, согласованное с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики;
- 8) путевой (маршрутный) лист;
- 9) сертификат соответствия транспортного средства относительно безопасности движения и экологической безопасности требованиям стран (при наличии таких требований), по территории которых будет осуществляться перевозка, если иное не предусмотрено международными договорами Донецкой Народной Республики.

Контрольные вопросы:

1. Перечислите документы для автомобильного перевозчика для регулярных пассажирских перевозок.
2. Перечислите документы для водителя автобуса для регулярных пассажирских перевозок.
3. Перечислите документы для пассажира для регулярных пассажирских перевозок.
4. Перечислите документы для нерегулярных пассажирских перевозок для автомобильного перевозчика.
5. Перечислите документы для нерегулярных пассажирских перевозок для водителя.
6. Перечислите документы для субъекта хозяйствования, осуществляющего перевозки пассажиров на такси для автомобильного перевозчика.
7. Перечислите документы для субъекта хозяйствования, осуществляющего перевозки пассажиров на такси для водителя такси.
8. Перечислите документы для юридического лица, осуществляющего перевозки пассажиров легковыми автомобилями на заказ для автомобильного перевозчика.
9. Перечислите документы для юридического лица, осуществляющего перевозки пассажиров легковыми автомобилями на заказ для водителя.
10. Перечислите документы на перевозку пассажиров автобусами для собственных нужд для автомобильного перевозчика.
11. Перечислите документы на перевозку пассажиров автобусами для собственных нужд для водителя.
12. Какие документы должны иметь резиденты Донецкой Народной Республики при выполнении международных перевозок грузов?
13. Какие документы должны иметь резиденты Донецкой Народной Республики при выполнении международных перевозок пассажиров?

Лекция 7

Тема 1.1 Нормативная основа перевозок пассажиров

План

1. Изучение и оформление путевой документации.

Вопрос №1. Изучение и оформление путевой документации.

Формы и порядок оформления путевых документов определяются "Правилами оформления путевой документации на автомобильном транспорте".

Основным путевым документом оперативно-технического учета транспортной работы водителя и грузового автомобиля является путевой лист.

Предприятия, организации и граждане, осуществляющие перевозку или некоммерческое использование как собственного, так и арендованного автомобиля, обязаны при выпуске автомобиля на линию выдать водителю путевой лист.

Путевой лист должен быть заполнен по всем показателям, предусмотренным формой.

Лица, ответственные за оформление путевого листа, несут персональную ответственность за достоверность указанных в нем данных.

Бланки путевого листа хранятся у перевозчика или у организации, осуществляющей использование автотранспортного средства, и по мере потребности выдаются под расписку лицу, ответственному за эксплуатацию автотранспортного средства (заведующему гаражом, начальнику эксплуатации, механику, диспетчеру и др.).

Путевой лист, оформленный в соответствии с Правилами, выдается водителю под расписку уполномоченным на то лицом только на один рабочий день (смену) при условии сдачи водителем путевого листа предыдущего дня работы. На более длительный срок при междугородных перевозках грузов путевой лист выдается только в случае, когда водитель выполняет перевозки в течение более суток. Выдаваемый путевой лист должен обязательно иметь штамп и печать хозяйственного органа, которому принадлежит автотранспортное средство.

Участие водителя в заполнении путевого листа не допускается, за исключением подписей, удостоверяющих прием исправного автотранспортного средства (при выезде) и сдачу его (при возвращении), а также записи в строке "Сопровождающие лица" в случаях, разрешенных руководителем организации или перевозчиком, осуществляющим некоммерческое использование автотранспортного средства.

Заполнение путевого листа до выдачи его водителю производится диспетчером предприятия, организации, осуществляющего перевозку, или уполномоченным на то лицом в определенной последовательности с помощью ЭВМ или вручную:

- в заголовочной части ставится дата выдачи путевого листа (число, месяц, год), которая должна соответствовать дате регистрации выданного путевого листа в диспетчерском журнале;

- государственный и гаражный номера, модель и грузоподъемность автомобиля, прицепа и полуприцепа, выпускаемых на линию с автомобилем;
- фамилия, инициалы, табельный номер, присвоенный водителю в авто предприятии (или водителям, если работа выполняется двумя водителями), номера колонны и бригады, в составе которых числятся автомобиль и водитель;
- фамилии и инициалы лиц, сопровождающих автомобиль для выполнения задания (грузчики, экспедиторы, стажеры и т.д.);
- дата (для междугородных перевозок) и время (часы и минуты) выезда и возвращения автомобиля по графику работы автомобиля по условиям договора;
- задание водителю (в чье распоряжение поступает автомобиль, время прибытия автомобиля в пункты погрузки и разгрузки, откуда взять и куда доставить груз, наименование предъявляемого к перевозке груза и его количество в тоннах) в соответствии с заявкой (договором, разовым заказом) и графиком работы автомобиля по условиям договора.

Право изменения задания имеет только предприятие, организация или перевозчик, осуществляющее некоммерческое использование автотранспортных средств. Лишь в исключительных случаях заказчик может по согласованию с ними изменить задание с соответствующей записью в строке "Особые отметки".

В этой же строке производится запись в случаях использования автотранспортного средства по специальному назначению (органами милиции, врачами, дорожными службами и т.д.).

Диспетчер или уполномоченное на то лицо своей подписью удостоверяет правильность записей путевого листа и наличие у водителя водительского удостоверения.

Заполнение путевого листа до выезда из гаража производится в следующей последовательности.

Медицинский работник осуществляет предрейсовый медицинский осмотр водителя и подписью удостоверяет состояние здоровья водителя и возможность допуска его к управлению автомобилем.

Механик контрольно-пропускного пункта (КПП) или уполномоченное на то лицо записывает или проставляет штамп часами дату и фактическое время выезда автомобиля на линию, показания спидометра при выходе на линию, и удостоверяет своей подписью передачу автомобиля в технически исправном состоянии, разрешение на выезд и правильность сделанных записей.

Водитель подписью удостоверяет принятие автомобиля в технически исправном состоянии и получение задания на работу.

Путевой лист, заверенный печатью предприятия, осуществляющего перевозку грузов, при предъявлении водителем документа, удостоверяющего его личность, является основанием для получения им груза к перевозке с материальной ответственностью предприятия, осуществляющего перевозку грузов.

При работе на линии в путевом листе заполняются следующие реквизиты.

В случае вынужденного кратковременного нахождения автомобиля в авто предприятии или месте постоянного нахождения во время рабочей смены механик

КПП или уполномоченное на то лицо фиксирует время его заезда и выезда и своей подписью удостоверяет правильность сделанных записей.

При вынужденных простоях на линии по причине технической неисправности автомобиля работник службы техпомощи или уполномоченное на то лицо записывают дату и время начала и окончания простоя автомобиля и удостоверяет подписью эти записи.

Замечания по работе водителей, о нарушениях условий, предусмотренных договором, сведения о составленных актах фиксируются в разделе "Особые отметки" клиентами органами Госавтоинспекции и дорожными службами.

При возвращении автомобиля в авто предприятие (гараж) проставляется фактическое время возврата автомобиля. Механик фиксирует показания спидометра, делает отметку о принятии автомобиля в технически исправном или неисправном состоянии и своей подписью удостоверяет правильность сделанных записей.

В специальном разделе путевого листа делаются записи по расходованию горючего.

До выдачи водителю путевого листа в нем указываются вид и код марки горючего, на котором работает автомобиль, количество топлива, рассчитанного по норме для выполнения задания с учетом остатка предыдущего дня работы и используемого типа спецоборудования для определения дополнительной нормы расхода горючего.

При выезде автомобиля на автомобильные дороги работник, ответственный за выдачу топлива, фиксирует количество выданного на задание в натуре горючего или серии и номера выданных талонов, которые приравниваются к количеству в натуре.

При возврате автомобиля в путевом листе делается запись замера остатка горючего.

Все указанные записи удостоверяются подписью ответственного лица.

Путевой лист, с приложенными к нему транспортными (товарно-транспортными) накладными водитель после возвращения с работы в тот же день сдает диспетчеру или другому уполномоченному на то лицу. Тот, в свою очередь, проверяет правильность его заполнения и записывает расстояние от авто предприятия (гаража) до первого пункта погрузки и от последнего места разгрузки до авто предприятия (гаража), т.е. нулевой пробег автотранспортного средства. Указанное расстояние определяется по данным дорожных органов или по карте района (плану города) или по списку расстояний, составленному на основании актов замера, после чего диспетчер расписываются о принятии транспортных документов и подтверждает тем самым правильность заполнения путевого листа.

Предназначение путевого листа и его суть

На данный момент действует несколько образцов рассматриваемого документа. Водитель во время поездки, в случаях, которые отмечены в нормативных положениях, обязан иметь путевку при себе и предъявлять ее по требованию сотрудникам полиции.

Лист должен быть оформлен надлежащим образом. Правила составления регламентируются действующим законодательством и нормативной инструкцией «О порядке расчетов за перевозки автотранспортом». За правильное заполнение путевки для легкового авто отвечает руководитель предприятия, равно как и лицо, ответственное за эксплуатацию транспортного средства.

Путевой лист служит для отчета перед налоговой, страховой службой и прочими контрольными органами за использование материалов топливного предназначения, горючего, амортизацию автомобиля и соответствие заданному маршруту. Этот документ входит в список, который должен присутствовать у штатного водителя в любой поездке. Причем он обязан присутствовать как у управляющего легковым автотранспортом, так и шофера грузового авто.

Основные виды путевых листов

На сегодняшний день существует 8 основных видов рассматриваемого документа.

1) Форма № ЭСМ-2 (для строительной техники). Этот документ используется всеми организациями, в распоряжении которых имеются бульдозеры, тракторы, экскаваторы, автокраны, грейдеры и приравненная к ним техника. Обязанности по составлению данного типа путевки, которая определяет нормы начисления зарплаты водителю спецтехники, возлагаются на ответственное лицо компании (диспетчер, главный механик).

2) Форма № 3. Путевой лист для легкового автомобиля, выписывается в организациях любой формы собственности, которые используют автомобильный транспорт. Заполнение бланка осуществляется уполномоченной особой в единственном экземпляре. При участии в длительной командировке, возможно оформление документа сроком до 30 календарных дней.

3) № 3-спец – аналог предыдущего документа, который выписывается в случае использования легкового спецтранспорта (санитарные, ритуальные и прочие авто).

4) № 4. Эта форма выдается в такси. Деятельность по перевозкам без соответствующе оформленного путевого листа воспрещается. Он служит основанием для начисления водителю трудового дохода и составляется ответственным лицом в 1 образце. По завершении работы, путевка возвращается особе, которая ее выдала. Руководители служб такси имеют право вносить дополнительные пункты в стандартный образец документа для более полной регулировки функционирования таксопарка.

5) Форма № 4-С. Путевой лист представленного образца служит в качестве обоснования для составления размера заработной платы водителя и выписки счетов за грузоперевозки. Этот вид документа предназначен для транспортировки грузов по сдельной тарификации.

6) № 4-П – используется в случае перевозки товаров по повременным расценкам.

7) Форма № 6. Путевка, которая предназначена для автобусов, работающих на городском, пригородном направлении и междугородних маршрутах.

8) № 6-спец. Документ, не предназначенный для общественного транспорта. Оформляется в случае заказа автобуса компанией или организацией.

Обязательными для отметки в путевке являются следующие реквизиты:

Серия, № документа, дата оформления, информация о компании (юридический адрес, телефон, код ОКПО).

Каждый год нумерация путевок обновляется; Реквизиты транспортного средства (марка, номерной знак) и водителя (№ прав и категория удостоверения);

ФИО ответственного лица.

Информация об исправности авто и сведения о том, в чье пользование он поступает;

Время и данные спидометра при выезде и возврате;

Объем и сорт выданного горючего, его остаток на время выезда и заезда;

Сведения о маршруте с пометкой времени и километража при выезде и заезде.

На фронтальной стороне в самой верхней части указываются:

Номер, серия документа, дата его выдачи;

Название организации, кодовые значения по ОКПО, ОКУД;

Марка авто, номерной шифр;

ФИО водителя, номер и серия удостоверения водителя.

Затем размещен пункт «Задание водителю». В нем фиксируется адрес фирмы и точка назначения. В случае если автомобиль используется по различным заданиям на продолжении рабочей смены, в этой графе указываются населенные пункты или области, по которым предстоит передвижение.

Графы, особо важные для водителя транспортного средства:

«Автомобиль исправен технически». Данный пункт требует подписи после убеждения в том, что авто действительно в порядке;

Показания спидометра и внесенный километраж должны соответствовать; «Движение топлива». Отмечается количество горючего на период выезда, дозаправки в пути и остаток при возвращении;

«Отметки» — простой и его причина во время работы (например, стоянка в заторе с 11.00 до 11.30). Прием средства механиком по окончании рабочего дня. Его подпись свидетельствует о надлежащем техническом состоянии авто или вносятся пометки о характере поломки и требуемых ремонтных работах.

Все указанные сведения сверяются подписями, квитанциями и чеками. Задняя часть путевого листа оформлена в виде таблицы. Сюда вносится каждый конкретный пункт посещения, время прибытия и уезда, фактический километраж на момент приезда в назначенную точку.

В случае доставки легковым авто каких-либо грузов, получающая сторона должна подтвердить правильность информации письменно с печатным штампом.

Нижняя часть оборотной стороны документа содержит графы, в которых отмечается общее время, проведенное работником за рулем, общий пройденный километраж.

Там же, осуществляется расчет заработной платы, в зависимости от способа ее начисления (по километражу или почасовая оплата), проставляется размер суммы.

Срок действия и ответственность за отсутствие путевки

Путевой документ для легкового авто выдается на 1 рабочую смену. При оформлении командировки более чем на одни сутки, лист может быть оформлен на период в 30 календарных дней. Допускается выдача путевого листа сроком действия на длительность командировки, если она носит затяжной характер с поездкой в другие регионы.

Контрольные вопросы:

1. Где хранятся бланки путевых листов?
2. Кто выдает путевой лист водителю?
3. Водитель принимает участие в заполнении путевого листа?
4. Кто заполняет путевой лист перед выдачей его водителю?
5. Последовательность заполнения путевого листа диспетчером.
6. Кто, своей подписью, удостоверяет правильность записей путевого листа и наличие у водителя водительского удостоверения?
7. Назовите обязанности медицинского работника.
8. Назовите обязанности механика контрольно-пропускного пункта.
9. В каком разделе фиксируются замечания по работе водителей, о нарушениях условий, предусмотренных договором?
10. Что делает водитель с путевым листом после возвращения в АТП?
11. Назовите предназначение путевого листа и его суть.
12. Назначение путевого листа Форма № ЭСМ-2.
13. Назначение путевого листа Форма № 3; Форма № 3-спец.
14. Назначение путевого листа Форма №4; Форма № 4-С; Форма № 4-П.
15. Назначение путевого листа Форма № 6; Форма № 6-спец.
16. Какие реквизиты являются обязательными для отметки в путевом листе?
17. Назовите графы путевого листа, особо важные для водителя транспортного средства.
18. Назовите срок действия и ответственность за отсутствие путевого листа.

Лекция 8

Тема 1.2 Лицензирование перевозок.

План

1. Лицензия на перевозку пассажиров.

Вопрос №1. Лицензия на перевозку пассажиров.

лицензия - документ установленного образца, который удостоверяет право лицензиата на осуществление указанного в нем вида хозяйственной деятельности

при обязательном соблюдении лицензионных условий, выданное органом по лицензированию юридическому лицу или физическому лицу - предпринимателю;

лицензионные условия - установленный с учетом требований законов исчерпывающий перечень организационных, квалификационных и других специальных требований, обязательных для выполнения при осуществлении видов хозяйственной деятельности, подлежащих лицензированию;

лицензирование - выдача, переоформление и аннулирование лицензий, выдача дубликатов лицензий, ведение лицензионных дел и лицензионных реестров, выдача распоряжений об устранении нарушений, контроль за соблюдением лицензиатами лицензионных условий, выдача предписаний об устранении нарушений законодательства в сфере лицензирования;

лицензируемый вид деятельности - вид деятельности, для осуществления которого на территории Донецкой Народной Республики в соответствии с законодательством Донецкой Народной Республики, требуется получение лицензии в соответствии с настоящим Законом;

орган лицензирования - специально уполномоченный в установленном порядке орган, в компетенцию которого входит осуществление лицензионной деятельности;

плата за лицензию - разовый платеж, который вносится субъектом хозяйствования за получение лицензии;

Статья 3. Основные принципы государственной политики в сфере лицензирования

1. Основными принципами государственной политики в сфере лицензирования являются:

- обеспечение равенства прав, законных интересов всех субъектов хозяйствования;

- защита прав, законных интересов, жизни и здоровья граждан, защита окружающей природной среды и обеспечение безопасности государства;

- установление единого порядка лицензирования видов хозяйственной деятельности на территории Донецкой Народной Республики и определение его особенностей для отдельных видов хозяйственной деятельности, обусловленные спецификой их производства, в законах, регулирующих отношения в соответствующей сфере, кроме случаев, предусмотренных частью 1 статьи 10 настоящего Закона;

- установление единого перечня видов хозяйственной деятельности, подлежащих лицензированию;

- введение лицензирования отдельного вида хозяйственной деятельности в случае недостаточности других средств государственного регулирования хозяйственной деятельности, определенных соответствующим законом;

- недопустимость взимания с соискателей лицензий и лицензиатов платы за осуществление лицензирования, за исключением уплаты государственной 5 пошлины в размерах и в порядке, которые установлены Советом Министров Донецкой Народной Республики;

- открытость и доступность информации о лицензировании, за исключением информации, распространение которой запрещено или ограничено в соответствии с законодательством Донецкой Народной Республики.

2. Лицензирование не может использоваться для ограничения конкуренции в осуществлении хозяйственной деятельности.

3. Лицензия является единственным документом разрешительного характера, который дает право на занятие отдельным видом хозяйственной деятельности, которая в соответствии с законодательством подлежит ограничению.

Органы лицензирования

К полномочиям органов лицензирования относятся:

- осуществление лицензирования отдельных видов деятельности;
- в установленном порядке проведение мониторинга эффективности лицензирования, подготовка и представление ежегодных докладов о лицензировании в компетентные органы;
- утверждение форм заявлений о предоставлении лицензий, переоформлении лицензий, а также форм уведомлений, распоряжений об устранении выявленных нарушений лицензионных условий, выписок из реестров лицензий и других используемых в процессе лицензирования документов;
- предоставление заинтересованным лицам информации по вопросам лицензирования, включая размещение этой информации в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" на официальных сайтах лицензирующих органов с указанием адресов электронной почты, по которым пользователями этой информацией могут быть направлены запросы и получена запрашиваемая информация;
- обеспечение выполнения законодательства в сфере лицензирования;
- утверждение лицензионных условий осуществления отдельного вида хозяйственной деятельности и порядок контроля за их соблюдением по согласованию со специально уполномоченным органом по вопросам лицензирования, кроме случаев, предусмотренных настоящим Законом;
- утверждение порядка предоставления документов по вопросам лицензирования;
- утверждение положений о лицензировании отдельных видов деятельности;
- выдача и переоформление лицензий, выдача дубликатов и копий лицензий на отдельный вид хозяйственной деятельности, принятие решений о признании лицензий недействительными;
- заказ, снабжение, учет и отчетность расходования бланков лицензий;
- осуществление в пределах своей компетенции проверки возможности выполнения соискателем лицензии требований лицензионных условий;
- осуществление в пределах своей компетенции контроля (надзора) за соблюдением лицензиатами лицензионных условий;
- выдача распоряжений об устранении нарушений лицензионных условий;
- аннулирование лицензии на отдельный вид хозяйственной деятельности;
- формирование и ведение лицензионных реестров.

2. Орган лицензирования, которым является центральный орган исполнительной власти, осуществляющий предусмотренные настоящей статьей полномочия, может делегировать их своим структурным территориальным подразделениям.

3. Полномочия органа лицензирования не могут быть делегированы другим лицам, в том числе созданным органом лицензирования, кроме случаев, предусмотренных настоящим Законом.

4. Орган лицензирования не может поручать другим лицам определять способность субъектов хозяйствования выполнять лицензионные условия согласно поданным документам.

5. Финансирование органа лицензирования осуществляется за счет средств Республиканского бюджета Донецкой Народной Республики.

Статья 11. Документы, представляемые органу лицензирования для получения лицензии

1. Субъект хозяйствования, который намеревается осуществлять отдельный вид хозяйственной деятельности, которая лицензируется, лично или через уполномоченного им представителя обращается к соответствующему органу лицензирования с заявлением установленного образца о выдаче лицензии.

2. В заявлении о выдаче лицензии должны содержаться следующие данные:

1) сведения о субъекте хозяйствования - заявителе: наименование, местонахождение (юридический адрес), банковские реквизиты, идентификационный код - для юридического лица; фамилия, имя и (в случае, если имеется) отчество физического лица - предпринимателя, адрес его места жительства, адреса мест осуществления лицензируемого вида деятельности, который намерен осуществлять соискатель лицензии, данные паспорта, либо другого документа удостоверяющего личность, государственный регистрационный номер записи о государственной регистрации физического лица - предпринимателя, а также номера телефонов и адреса электронной почты физического лица - предпринимателя (в случае, если таковые имеются);

2) вид хозяйственной деятельности, указанный согласно части третьей статьи 10 настоящего Закона (полностью или частично), на осуществление которого заявитель намеревается получить лицензию.

3. В случае наличия у заявителя – юридического лица филиалов, других обособленных подразделений, по месту которых будет осуществляться заявленная деятельность, а у заявителя – физического лица - предпринимателя мест осуществления заявленной деятельности в заявлении отмечается их местонахождение.

4. Для отдельных видов хозяйственной деятельности, подлежащих лицензированию, к заявлению о выдаче лицензии также прилагаются документы, исчерпывающий перечень которых устанавливается Советом Министров Донецкой Народной Республики по представлению специально уполномоченного органа по вопросам лицензирования или в соответствии со специальными нормативными правовыми актами.

5. Органу лицензирования запрещается требовать от субъектов хозяйствования другие документы, не указанные в настоящем Законе, кроме документов, предусмотренных частью четвертой настоящей статьи.

6. Заявление о выдаче лицензии и документы, прилагаемые к нему, принимаются по описи, копия которого выдается соискателю лицензии с отметкой о дате принятия документов органом лицензирования и подписью ответственного лица.

7. Заявление о выдаче лицензии остается без рассмотрения, если: заявление подано (подписано) лицом, не имеющим на это полномочий; документы оформлены с нарушением требований настоящей статьи; нет в Едином государственном реестре юридических лиц и физических лиц - предпринимателей сведений о заявителе или имеются сведения о нахождении юридического лица в состоянии прекращения путем ликвидации (пребывания физического лица - предпринимателя в состоянии прекращения предпринимательской деятельности) или о государственной регистрации его прекращения (государственной регистрации прекращения предпринимательской деятельности физического лица - предпринимателя). Об оставлении заявления о выдаче лицензии без рассмотрения заявителю сообщается в письменной форме с указанием оснований оставления заявления о выдаче лицензии без рассмотрения в сроки, предусмотренные для выдачи лицензии.

8. После устранения причин, которые были основанием для вынесения решения об оставлении заявления о выдаче лицензии без рассмотрения, заявитель может повторно подать заявление о выдаче лицензии, которое рассматривается в порядке, установленном настоящим Законом.

9. В случае введения лицензирования нового вида хозяйственной деятельности субъект хозяйствования, который осуществляет этот вид хозяйственной деятельности, обязан подать в течение 60 рабочих дней со дня 19 определения органа лицензирования заявление и соответствующие документы, предусмотренные настоящей статьей, для получения лицензии на осуществление этого вида хозяйственной деятельности.

10. Лицензия в этом случае выдается в порядке, определенном настоящим Законом. Отсутствие лицензионных условий на осуществление отдельного вида хозяйственной деятельности, относительно которого вводится лицензирование, не является основанием для отказа в выдаче лицензии.

Контрольные вопросы:

1. Дайте определение понятию «лицензия».
2. Дайте определение понятию «лицензирование».
3. Дайте определение понятию «лицензируемый вид деятельности».
4. Дайте определение понятию «орган лицензирования».
5. Назовите основные принципы государственной политики в сфере лицензирования.
6. Назовите полномочия органов лицензирования.

7. Перечислите документы, представляемые органу лицензирования для получения лицензии.

8. В каком случае Заявление о выдаче лицензии остается без рассмотрения?

9. Какие данные должны содержаться в заявлении о выдаче лицензии?

Лекция 9

Тема 1.2 Лицензирование перевозок.

План

1. Порядок лицензирования перевозок пассажиров.

Вопрос №1. Порядок лицензирования перевозок пассажиров.

Субъект хозяйствования, который намеревается предоставлять услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, лично или через уполномоченное им лицо подает в Департамент технического регулирования и лицензирования Министерства транспорта Донецкой Народной Республики (далее – Департамент) заявление о выдаче лицензии установленного образца, в котором должны содержаться следующие данные:

- для юридического лица – наименование, местонахождение (юридический адрес), банковские реквизиты, идентификационный код, контактные телефоны, электронный адрес, а также наличие филиалов, других обособленных подразделений, по месту которых будет осуществляться заявленная деятельность, с указанием их названия и местонахождения;

- для физических лиц-предпринимателей – фамилия, имя и отчество (если имеется), данные паспорта, идентификационный номер физического лица – плательщика налогов, адрес места жительства, контактные телефоны, электронный адрес, а также, в случае наличия мест осуществления заявленной деятельности – их местонахождение;

- вид хозяйственной деятельности, который заявитель намерен осуществлять.

Заявление о выдаче новой лицензии в случае окончания срока действия предыдущей лицензии на аналогичный вид хозяйственной деятельности подается в Департамент не позднее двух месяцев до даты окончания действия предыдущей лицензии.

Заявление о выдаче лицензии и прилагаемые к нему документы принимаются ответственным лицом Департамента по описи, копия которой выдается заявителю с отметкой о дате приема документов органом лицензирования и подписью ответственного лица Департамента.

Орган лицензирования принимает решение о выдаче лицензии или об отказе в ее выдаче в срок не позднее, чем тридцать рабочих дней с даты поступления заявления о выдаче лицензии и документов, прилагаемых к заявлению.

Сообщение о принятии решения о выдаче лицензии или об отказе в выдаче лицензии направляется (выдается) соискателю лицензии в письменной форме в

течение трех рабочих дней с даты принятия соответствующего решения. В решении об отказе в выдаче лицензии указываются основания такого отказа.

В лицензии должны быть указаны:

- наименование органа лицензирования, который выдал лицензию;
- вид (виды) хозяйственной деятельности, на право осуществления которого выдается лицензия;
- наименование юридического лица или фамилия, имя и отчество физического лица-предпринимателя;
- идентификационный код юридического лица или идентификационный номер физического лица-предпринимателя – плательщика налогов;
- местонахождение юридического лица или место жительства физического лица-предпринимателя;
- дата принятия и номер решения о выдаче лицензии;
- срок действия лицензии;
- должность, фамилия и инициалы лица, подписавшего лицензию;
- дата выдачи лицензии.

Лицензия подписывается руководителем органа лицензирования или его заместителем и скрепляется печатью этого органа.

Министерством транспорта ДНР выдаются лицензии на следующие виды деятельности:

- 1) предоставление услуг по внутренним перевозкам пассажиров автобусами;
- 2) предоставление услуг по внутренним перевозкам пассажиров на такси;
- 3) предоставление услуг по внутренним перевозкам опасных грузов грузовыми автомобилями, прицепами и полуприцепами;
- 4) предоставление услуг по международным перевозкам пассажиров автобусами;
- 5) предоставление услуг по международным перевозкам пассажиров на такси;
- 6) предоставление услуг по международным перевозкам опасных грузов грузовыми автомобилями, прицепами и полуприцепами.

К лицензии выдается одна лицензионная карточка на каждое автотранспортное средство.

На прицепы и полуприцепы, предназначенные для использования с грузовыми автомобилями – тягачами, отдельные лицензионные карточки не оформляются.

В лицензионную карточку вносятся регистрационные данные лицензии и автомобильного транспортного средства.

Право на получение лицензии имеют физические лица-предприниматели и юридические лица, зарегистрированные как субъекты хозяйствования на территории ДНР.

Субъект хозяйствования, который намеревается предоставлять услуги по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом, лично или через уполномоченное им лицо подает в Департамент технического

регулирования и лицензирования Министерства транспорта ДНР заявление о выдаче лицензии установленного образца, в котором должны содержаться следующие данные:

для юридического лица – наименование, местонахождение (юридический адрес), банковские реквизиты, идентификационный код, контактные телефоны, электронный адрес, а также наличие филиалов, других обособленных подразделений, по месту которых будет осуществляться заявленная деятельность, с указанием их названия и местонахождения; вид хозяйственной деятельности, который заявитель намерен осуществлять;

для ФЛП – фамилия, имя и отчество, данные паспорта, идентификационный номер физического лица – плательщика налогов, адрес места жительства, контактные телефоны, электронный адрес, а также, в случае наличия мест осуществления заявленной деятельности – их местонахождение; вид хозяйственной деятельности, который заявитель намерен осуществлять.

Заявление о выдаче новой лицензии в случае окончания срока действия предыдущей лицензии на аналогичный вид хозяйственной деятельности подается в Департамент не позднее двух месяцев до даты окончания действия предыдущей лицензии.

В случае создания лицензиатом - юридическим лицом нового филиала, другого обособленного подразделения, а для ФЛП - нового места осуществления хозяйственной деятельности, после получения лицензии, такой лицензиат должен подать в Департамент заявление о выдаче копии лицензии, а также документы или их заверенные копии, которые подтверждают основание для выдачи копии лицензии.

Копия лицензии оформляется и выдается заявителю в течение 10 рабочих дней с даты поступления всех документов, необходимых для выдачи копии лицензии, и документа, подтверждающего оплату государственной пошлины.

Для переоформления лицензии лицензиат обязан в течение 10 рабочих дней с даты возникновения оснований для ее переоформления подать в Департамент: заявление о переоформлении лицензии; ранее выданную лицензию и её копии, засвидетельствованные органом лицензирования; документы или их заверенные копии, которые подтверждают основание для переоформления лицензии; документ, подтверждающий внесение гос. пошлины за переоформление лицензии.

Переоформление выданной лицензии осуществляется органом лицензирования в случае изменения: наименования юр. лица (если такое изменение не связано с реорганизацией юр. лица) или фамилии, имени, отчества ФЛП; местонахождения (юр. адреса) юр. лица или места жительства ФЛП; изменения, связанные с осуществлением лицензиатом вида хозяйственной деятельности, на который выдавалась лицензия. Если была украинская лицензия, то подается заявление на оформление новой лицензии.

Услуги по перевозке пассажиров автобусами могут предоставляться по видам режимов организации перевозок:

- 1) регулярные;
- 2) регулярные специальные;

3) нерегулярные.

Перевозки пассажиров автобусами в режиме регулярных пассажирских перевозок осуществляются перевозчиками на маршрутах общего пользования на договорных условиях с органами исполнительной власти и органами местного самоуправления. Перевозки пассажиров автобусами в режиме регулярных специальных и нерегулярных пассажирских перевозок осуществляются на договорных условиях с заказчиками транспортных услуг.

Перечень документов необходимый для осуществления перевозок

К международным перевозкам пассажиров допускаются резиденты ДНР, которые имеют опыт или стаж работы на внутренних перевозках не менее 3 лет. При международных перевозках обязательным требованием является установка контрольных приборов (тахографов) регистрации режимов труда и отдыха водителей.

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ КОНКУРСА НА ОПРЕДЕЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Определение автомобильного перевозчика на автобусном маршруте общего пользования осуществляется исключительно на конкурсных началах. Объектом конкурса могут быть: маршрут (несколько маршрутов), оборотный рейс (несколько оборотных рейсов). На конкурс выносятся маршруты с утвержденными паспортами. К обязательным условиям конкурса на перевозку пассажиров относятся: обоснованная структура парка автобусов, которые будут работать на маршруте общего пользования, по пассажироместимости, классу, техническим и экологическим показателям; государственные социальные нормативы в сфере транспортного обслуживания населения. Разрешение органов исполнительной власти и органов местного самоуправления пассажирскому перевозчику на обслуживание автобусных маршрутов предоставляется на срок до 5 лет. В конкурсе на определение автомобильного перевозчика на автобусном маршруте общего пользования могут участвовать автомобильные перевозчики, которые имеют лицензию на тот вид услуг, который выносятся на конкурс, на законных основаниях используют в достаточном количестве сертифицированные автобусы соответствующего класса, соответствуют требованиям, которые можете прочитать нажав [ЗДЕСЬ](#).

Для участия в конкурсе на перевозку пассажиров на автобусном маршруте общего пользования автомобильный перевозчик подает в конкурсный комитет следующие документы:

1) заявление установленного образца с указанием автобусного маршрута общего пользования, на котором намерен работать перевозчик-претендент;

2) копию лицензии на право предоставления услуг по перевозке пассажиров, заверенную должностным лицом предприятия (организации), которое обеспечивает подготовку материалов для проведения заседаний конкурсного комитета, или нотариально, копии лицензионных карточек на автобусы, которые будут использоваться на автобусном маршруте;

3) сведения о дополнительных условиях обслуживания маршрута;

4) документ, подтверждающий внесение платы за участие в конкурсе. При определении победителя конкурса в случае равных предложений претендентов предпочтение отдается перевозчикам, которые представили конкурсному комитету сертификат соответствия услуг по перевозке пассажиров автобусами лицензионным условиям, а для междугородных и международных автобусных маршрутов – также и свидетельство соответствия автобуса параметрам комфортности.

Контрольные вопросы:

1. Какие данные должны содержаться в лицензии на перевозку пассажиров автомобильным транспортом для юридического лица?
2. Какие данные должны содержаться в лицензии на перевозку пассажиров автомобильным транспортом для физических лиц-предпринимателей?
3. В какой срок орган лицензирования принимает решение о выдаче лицензии или об отказе в ее выдаче?
4. В какой срок и каким образом сообщается о принятии решения о выдаче лицензии или об отказе в выдаче лицензии?
5. Какие данные указываются в лицензии?
6. На какие виды деятельности выдаются лицензии Министерством транспорта ДНР?
7. Кто имеет право на получение лицензии?
8. Что нужно для переоформления лицензии?
9. В каком случае выдается лицензия?
10. Какие документы подает перевозчик для участия в конкурсе на перевозку пассажиров на автобусном маршруте общего пользования?

Лекция 10

Тема 1.2 Лицензирование перевозок.

План

1. Порядок оформления лицензионной карточки, прилагаемой к лицензии на предоставление услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом

Вопрос №1. Порядок оформления лицензионной карточки, прилагаемой к лицензии на предоставление услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом

1. Общие положения

1.1 Лицензионные карточки выдаются Министерством транспорта Донецкой Народной Республики (далее — орган лицензирования).

1.2. Лицензионная карточка — документ, который содержит регистрационные данные лицензии на предоставление услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом (далее — лицензия) и транспортного средства.

Лицензионные карточки, прилагаемые к лицензии, выдаются на каждое автомобильное транспортное средство (далее — автотранспортное средство).

За выдачу лицензионной карточки плата не взимается.

1.3. Лицензионные карточки оформляются на собственные автотранспортные средства или автотранспортные средства, используемые на других законных основаниях, с использованием которых будут предоставляться услуги по перевозке пассажиров автомобильным.

1.4. Лицензионная карточка выдается на автотранспортное средство, тип которого соответствует виду осуществляемых работ согласно лицензии.

1.5. Технические требования к автотранспортному средству, используемому для осуществления хозяйственной деятельности, устанавливаются лицензионными условиями осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом (далее – Лицензионные условия).

1.6. Заявителю может быть отказано в оформлении лицензионной карточки в случае установления:

недостоверности данных в документах, представленных заявителем для получения лицензионной карточки;

несоответствия автотранспортного средства техническим требованиям, установленным Лицензионными условиями.

1.7. Лицензионная карточка должна находиться в автотранспортном средстве во время его использования для предоставления услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом.

1.8. действия лицензионной карточки соответствует сроку действия лицензии, к которой она прилагается, но не может превышать срок действия договора или другого документа на право пользования автотранспортным средством.

II. Порядок заполнения лицензионной карточки

2.1. Бланк лицензионной карточки является бланком строгой отчетности.

2.2. Содержание лицензионной карточки печатается с обратной стороны бланка лицензионной карточки путем компьютерного набора:

2.2.1. В строке «к лицензии серии ___ № _____, срок действия лицензии:» указываются серия, номер и срок действия лицензии, к которой выдается лицензионная карточка.

2.2.2. В строке «Лицензиат» указывается наименование юридического лица или фамилия, имя, отчество (в случае, если имеется) физического лица-предпринимателя, на которого оформлена соответствующая лицензия.

2.2.3. В строке «Местонахождение» отмечается местонахождение юридического лица или место жительства физического лица-предпринимателя.

2.2.4. В строке «регистрационный номер:» отмечается регистрационный номер автотранспортного средства согласно регистрационным документам.

2.2.5. В строке «дата регистрации:» указывается дата государственной регистрации автотранспортного средства.

2.2.6. В строке «марка, модель:» указываются марка и модель автотранспортного средства.

2.2.7. В строке «тип» указывается тип автотранспортного средства.

2.2.8. В строке «год выпуска» указывается год выпуска автотранспортного средства.

2.2.9. В строке «Разрешенный вид работ согласно лицензии» указываются разрешенные виды работ, указанные в лицензии, в соответствии с типом автотранспортного средства.

2.2.10. В строке «Реквизиты соответствующего документа о регистрации и срок действия документа» указываются серия и номер соответствующего регистрационного документа или иного засвидетельствованного в установленном порядке документа, подтверждающего право пользования или распоряжения таким автотранспортным средством.

2.2.11. В строке «Срок действия лицензионной карточки» цифрами указываются дата выдачи лицензионной карточки и дата, до которой действует лицензионная карточка.

2.3. Лицензионная карточка подписывается директором Департамента технического регулирования и лицензирования Министерства транспорта Донецкой Народной Республики (далее – Департамент) и скрепляется печатью Департамента.

2.4. Исправления в лицензионной карточке не допускаются.

III. Порядок оформления лицензионных карточек

3.1. Лицензионные карточки оформляются согласно документам, которые прилагаются заявителем к заявлению о выдаче лицензии, и в сроки, предусмотренные для выдачи лицензии.

Лицензионные карточки выдаются одновременно с лицензией.

3.2. В случае изменения количества или состава автотранспортных средств, используемых для осуществления деятельности, в соответствии со статьей 18 Закона Донецкой Народной Республики «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности» лицензиат в течение десяти рабочих дней представляет в орган лицензирования соответствующее сообщение в письменной форме.

В этом случае новые лицензионные карточки оформляются к действующей лицензии на основании заявления, к которому прилагаются следующие документы, заверенные подписью и печатью (при наличии) лицензиата: копия действительной лицензии на осуществление хозяйственной деятельности по предоставлению услуг на перевозку пассажиров автомобильным транспортом; копии документов, подтверждающих наличие на праве собственности или ином законном основании предполагаемых к использованию для перевозок пассажиров транспортных средств; копии документов, подтверждающих государственную регистрацию предполагаемых к использованию для перевозок пассажиров транспортных средств; копии документов, подтверждающих марку, тип и

серийный номер таксометра (для лицензиатов, которые предоставляют услуги по перевозке пассажиров на такси).

Новые лицензионные карточки оформляются и выдаются не позднее тридцати дней после получения заявления.

Документы, представленные заявителями для получения лицензионных карточек или их дубликатов, хранятся в соответствующих лицензионных делах.

Заявления о выдаче новых лицензионных карточек регистрируются в Журнале учета заявлений о выдаче лицензионных карточек.

3.3. Заявление о выдаче лицензионной карточки и прилагаемые к нему документы принимаются ответственным лицом Департамента по описи, копия которой выдается заявителю с отметкой о дате приема документов органом лицензирования и подписью ответственного лица Департамента.

3.4. Заявление о выдаче лицензионной карточки может быть оставлено без рассмотрения, если:

заявление подано (подписано) лицом, не имеющим на это полномочий;

документы оформлены с нарушением требований [раздела 3](#) настоящего Порядка.

3.5. Об оставлении заявления о выдаче лицензионной карточки без рассмотрения лицензиату сообщается в письменной форме с указанием оснований оставления заявления о выдаче лицензионной карточки без рассмотрения в сроки, предусмотренные для выдачи лицензионной карточки.

3.6. После устранения причин, которые были основанием для вынесения решения об оставлении заявления о выдаче лицензионной карточки без рассмотрения, лицензиат может повторно подать заявление о выдаче лицензионной карточки, которое рассматривается в общем порядке.

3.7. Лицензионные карточки недействительны в случае:

исключения автотранспортного средства, на которое выдана лицензионная карточка, из списка собственных автотранспортных средств или автотранспортных средств, используемых на других законных основаниях;

изменений в регистрационных документах собственных автотранспортных средств или других заверенных в установленном порядке документах, подтверждающих право пользования или распоряжения таким автотранспортным средством, используемым на других законных основаниях;

повреждения или утраты лицензионной карточки;

окончания срока действия лицензионной карточки;

аннулирования лицензии, к которой прилагались лицензионные карточки, или признания такой лицензии недействительной;

недостоверности данных, внесенных в лицензионную карточку.

3.8. Недействительная лицензионная карточка (кроме утраченной лицензионной карточки) подлежит обязательному возврату в орган лицензирования для осуществления отметки о недействительности такой лицензионной карточки.

Недействительные лицензионные карточки, бланки лицензионных карточек, испорченные при заполнении, подлежат утилизации, порядок проведения которой

утверждается Приказом Министерства транспорта Донецкой Народной Республики.

3.9. Директор Департамента или лицо, которое его заменяет, на обратной стороне лицензионной карточки проставляет отметку «Недействительно», скрепляет ее своей подписью и печатью Департамента.

3.10. В случае изменения данных в регистрационных документах собственных автотранспортных средств или других заверенных в установленном порядке документах, подтверждающих право пользования или распоряжения автотранспортным средством, используемого на других законных основаниях, оформляются новые лицензионные карточки.

3.11. В случае повреждения или утраты лицензионной карточки дубликат лицензионной карточки оформляется на основании документов, которые прилагались к заявлению о выдаче лицензионной карточки, о чем ответственным лицом Департамента делается соответствующая запись в журнале учета заявлений и выдачи лицензионных карточек, прилагаемых к лицензии.

3.12. Если лицензионная карточка повреждена или утрачена, заявитель или его уполномоченное лицо подает в Департамент заявление о выдаче дубликата лицензионной карточки. Если лицензионная карточка утрачена, то заявитель или его уполномоченное лицо также подает в Департамент документальное подтверждение размещения в печатных средствах массовой информации объявления об утрате лицензионной карточки.

3.13. Орган лицензирования в течение пяти рабочих дней после получения заявления о выдаче дубликата лицензионной карточки выдает лицензиату дубликат лицензионной карточки вместо утраченной или поврежденной, о чем делается соответствующая запись в журнале учета заявлений и выданных лицензионных карточек в колонке «Примечание».

3.14. Каждая оформленная и выданная лицензионная карточка регистрируется в Журнале выдачи лицензионных карточек, прилагаемых к лицензии.

Контрольные вопросы:

1. Дайте определение понятию «лицензионная карточка».
2. В каком случае Заявителю может быть отказано в оформлении лицензионной карточки?
3. Какие данные указываются в строке «Лицензиат»?
4. Какие данные указываются в строке «Местонахождение»?
5. Какие данные указываются в строке «Разрешенный вид работ согласно лицензии»?
6. Какие данные указываются в строке «Реквизиты соответствующего документа о регистрации и срок действия документа»?
7. Порядок оформления лицензионных карточек.
8. В каком случае Лицензионные карточки недействительны?
9. Что делать, если лицензионная карточка повреждена или утрачена?
10. Где регистрируется выданная лицензионная карточка?

Лекция 11

Тема 1.2 Лицензирование перевозок.

План

1. Паспорт автобусного маршрута. Его структура и порядок оформления.

Вопрос №1. Паспорт автобусного маршрута. Его структура и порядок оформления.

Маршрут открывают при условиях достаточного по мощности пассажиропотока (в городах не менее 100 пасс./час в одном направлении), обеспечения безопасного движения по трассе маршрута и наличия необходимого числа автобусов.

Система муниципальных маршрутов в городах и пригородной зоне формируется транспортными органами местной администрации с последующей передачей маршрутов в эксплуатацию перевозчикам в порядке исполнения муниципального контракта на перевозки. В остальных случаях формирование маршрутов производится перевозчиками самостоятельно.

Трассу предполагаемого к открытию маршрута обследует комиссия, образуемая транспортным органом местной администрации при участии представителей Госавтоинспекции, коммунальных и дорожных служб. Комиссия определяет соответствие трассы маршрута установленным техническим требованиям.

Каждый маршрут дважды в год подвергают аттестации, в ходе которой выясняют соответствие трассы маршрута предъявляемым требованиям, определяют уровень показателей качества транспортного обслуживания на маршруте, проверяют соответствие расписания движения пассажиропотоку.

Закрытие маршрута допускается при отсутствии потребности в перевозках и при реорганизации маршрутной системы, ее рационализации.

Организация маршрута, его изменение или закрытие оформляются приказом по АТП.

Перевозчик, эксплуатирующий маршрут составляет паспорт маршрута.

Паспорт автобусного маршрута – это документ, определяющий характеристику автобусного маршрута и условия перевозок.

В паспорте маршрута фиксируют и периодически (не реже одного раза в год) обновляют следующие сведения:

- 1) Номер маршрута (в необходимых случаях вводят литерное добавление к номеру: «Э» - экспрессный маршрут; «С» - скоростной маршрут; «К» - укороченный маршрут) и его наименование (обозначают наименование конечных пунктов);
- 2) Даты и основания открытия маршрута, начала движения, изменений и закрытия маршрута, дату составления паспорта маршрута;

- 3) Протяженность и период работы маршрута, время открытия движения на маршруте утром, закрытия движения вечером, средний интервал движения автобусов, применяемый тариф за проезд;
- 4) Схему маршрута с обозначением названий всех улиц, по которым маршрут проходит, линейных сооружений, остановочных пунктов, пунктов контроля регулярности движения, технических пунктов, искусственных сооружений, пересечений с другими улицами, железнодорожных переездов, дорожных знаков и светофоров, опасных участков маршрута;
- 5) Таблицу расстояний между остановочными пунктами с точностью 0,1 км;
- 6) Характеристику состояния проезжей части улиц по трассе маршрута, ответственных за содержание и уборку улиц, грузоподъемность мостов и путепроводов, габаритные размеры тоннелей, вид железнодорожных переездов (охраняемые, неохраняемые), данные о том, на чьем балансе находятся железнодорожные пути в месте переезда, размеры разворотных площадок;
- 7) Данные о наличии и состоянии павильонов на остановочных пунктах и о том, на чьем балансе они находятся;
- 8) Отчетные годовые показатели работы маршрута;
- 9) Данные о наличии, режиме работы и численности работников на крупнейших предприятиях, расположенных вдоль трассы маршрута.

Продление действующего маршрута целесообразно при условиях:

- 1) возникновения неподалеку от конечного пункта маршрута нового объекта пассажирообразования – жилого массива, завода;
- 2) расположения нового участка маршрута приблизительно на продолжении линии существующей трассы маршрута;
- 3) обеспечения продления существующего маршрута транспортных корреспонденций, характерных для пассажиров нового пассажирообразования.

Оформление и заполнение паспорта маршрута

1. Лист 1 «Наименование маршрута» содержит:

- 1) наименование уполномоченного органа местного самоуправления в сфере транспортного обслуживания населения;
- 2) гриф согласования паспорта маршрута уполномоченным органом;
- 3) номер и наименование маршрута (для маршрутов, проходящих от одних и тех же начальных и конечных остановочных пунктов, но по разному пути следования, указываются также основные промежуточные остановочные пункты);
- 4) вид маршрута;
- 5) дата составления паспорта маршрута.

2. Лист 2 «Основные характеристики маршрута» содержит следующую информацию:

- 1) протяженность маршрута, км;
- 2) режим работы маршрута (постоянный, сезонный) с указанием периода работы маршрута;
- 3) дата открытия маршрута и основание его открытия;

4) дата закрытия маршрута и основание его закрытия.

3. Лист 3 «Схема маршрута с указанием линейных и дорожных сооружений» содержит условно-графическое изображение пути следования транспортного средства в прямом и обратном направлениях, на которое условными знаками наносятся объекты транспортной инфраструктуры, в том числе линейные и дорожные сооружения, расположенные по пути следования транспортного средства, включая:

- 1) автовокзалы и автостанции;
- 2) мосты, путепроводы, железнодорожные переезды;
- 3) начальные, конечные и промежуточные остановочные пункты.

4. Лист 4 «Описание пути следования транспортного средства» содержит наименование основных улиц, по которым проходит маршрут в прямом и обратном направлениях, а также дата и причины изменения пути следования.

5. Лист 5 «Акт замера протяженности маршрута и расстояний между остановочными пунктами» составляется путем замера расстояний между остановочными пунктами на всем пути следования маршрутного транспортного средства. Замер производится комиссионно. В состав комиссии включается представитель перевозчика, дорожной (коммунальной) организации, с которой заключен муниципальный контракт на содержание дороги. Фактическое расстояние между остановочными пунктами маршрута определяется путем контрольного замера на автомобиле (указывается марка, государственный номер, номер путевого листа), оборудованном исправным калиброванным спидометром. Расстояние между остановочными пунктами должно быть определено с точностью до одной десятой километра.

6. Лист 6 «Описание изменений на маршруте» содержит сведения о временных изменениях маршрута, дату и причину изменения.

7. Лист 7 «Характеристика дороги на маршруте» содержит информацию о ширине проезжей части и типе покрытия (по участкам, с указанием их протяженности).

8. Лист 8 «Сведения о трассе маршрута регулярного сообщения» содержит сведения о наличии и размещении на пути следования маршрутных транспортных средств отдельных участков и объектов, требующих соблюдения особых режимов движения, в том числе:

1) перечень и реквизиты юридических и физических лиц, в чьем ведении находятся дороги, по которым проходит маршрут, перечень и реквизиты организаций, отвечающих за эксплуатацию и обслуживание данных дорог и объектов транспортной инфраструктуры;

2) мостов, путепроводов (с указанием грузоподъемности и высотных ограничений);

3) регулируемых железнодорожных переездов и их вида;

4) съездных площадок;

5) разворотных площадок на конечных пунктах, их размеров.

9. Внесение изменений в паспорт маршрута осуществляется посредством переоформления соответствующего листа с учетом вносимых изменений. Все данные заверяются подписью должностного лица уполномоченного органа в

сфере транспортного обслуживания населения и перевозчика с проставлением даты оформления.

Лист с внесенными изменениями прикладывается к ранее оформленному листу.

10. Закрытие маршрута оформляется соответствующей записью на листе 2

Контрольные вопросы

1. Дайте определение понятие «паспорт автобусного маршрута».
2. Каков порядок организации, изменения и закрытия маршрута?
3. Какие сведения фиксируются в паспорте маршрута?
4. При каких условиях целесообразно продление действующего маршрута?
5. Какие данные содержит Лист 1 паспортного маршрута «Наименование маршрута»?
6. Какие данные содержит Лист 2 паспортного маршрута «Основные характеристики маршрута»?
7. Какие данные содержит Лист 3 паспортного маршрута «Схема маршрута с указанием линейных и дорожных сооружений»?
8. Какие данные содержит Лист 4 паспортного маршрута «Описание пути следования транспортного средства»?
9. Какие данные содержит Лист 5 паспортного маршрута «Акт замера протяженности маршрута и расстояний между остановочными пунктами»?
10. Какие данные содержит Лист 6 паспортного маршрута «Описание изменений на маршруте»?
11. Какие данные содержит Лист 7 паспортного маршрута «Характеристика дороги на маршруте»?
12. Какие данные содержит Лист 8 паспортного маршрута «Сведения о трассе маршрута регулярного сообщения»?

Лекция 12

Тема 1.3. Подвижной состав пассажирского транспорта

План

1. Классификация подвижного состава пассажирского транспорта.

Литература

Спирин И.В. с.106-115

Вопрос №1. Классификация подвижного состава.

Подвижной состав автомобильного транспорта – это самоходные и прицепные технические средства, допускаемые согласно действующему законодательству к эксплуатации на дорожной сети общего пользования и предназначенные для перевозки пассажиров, их ручной клади и багажа.

Классификация подвижного состава производится по ряду технических и эксплуатационных признаков. С точки зрения организации перевозок пассажиров имеет значение используемый подвижным составом путь сообщения, пассажироместимость и назначение по виду сообщения.

По виду используемого пути сообщения различают транспортные средства:

- нерельсовые;
- рельсовые.

Нерельсовые транспортные средства перемещаются по дорожному полотну, используя пневматический ход и подразделяются на средства автомобильного и городского автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Пассажирские автомобили в зависимости от пассажироместимости подразделяются на автобусы и легковые автомобили.

Автобус - автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, с количеством мест для сидения (помимо сиденья водителя) более 8.

Средства нерельсового электрического транспорта подразделяются на троллейбусы и электромобили.

Дорожные транспортные средства, жестко привязанные к пути, в городах представлены трамваем.

Автобусы классифицируются по назначению и пассажироместимости.

По назначению, автобусы подразделяются на:

1. городские:
 - 1.1 внутригородские;
 - 1.2 пригородные.
2. междугородные;
3. дальнего следования;
4. для специальных перевозок (детские, вахтовые);
5. специальные (аэродромные).

Назначение автобуса предопределяет планировочные решения по размещению мест для пассажиров, ручной клади и багажа, сопровождающего персонала (кондуктор), номенклатуру оборудования салона и требования, предъявляемые к тягово-мощностным и экономическим качествам силовой установки автобуса.

Городские автобусы имеют планировку пассажирского салона, позволяющую провозить большое количество пассажиров (как сидя, так и стоя) в условиях интенсивного пассажирообмена. Для этого предусмотрены преимущественно трехрядное расположение сидений, ровный и низкий пол салона, минимум невысоких ступеней, несколько широких дверей, накопительные площадки около дверей для ускорения выхода и входа большого числа пассажиров. У задней двери расположено место кондуктора.

Планировка и оборудование салонов троллейбусов и вагонов трамвая аналогичны городским автобусам.

На пригородных маршрутах используют как обычные внутригородские автобусы, так и их специальные модификации, отличающиеся четырехрядной планировкой салона с увеличенным числом мест для сидения, накопительными

площадками уменьшенной емкости. Пригородные автобусы могут также отличаться от внутригородских меньшим числом дверей и их шириной.

Междугородные автобусы предназначены для перевозки только сидящих пассажиров на сравнительно большие расстояния. Поэтому в салонах междугородных автобусов устанавливают удобные мягкие кресла, как правило, с регулируемой по углу наклона спинкой, применяют четырехрядное расположение кресел. На междугородных маршрутах небольшой протяженности могут использоваться автобусы с полумягкими сиденьями, имеющими нерегулируемые спинки. Для перевозки почты по регулярным автобусным маршрутам междугородные автобусы могут иметь изолированный и пломбируемый отсек для почтовой корреспонденции.



Рис. 1. Автобусы, используемые для маршрутных перевозок:

- а — городской большого класса ЛиАЗ-5256;
- б — городской особо большого класса Икарус-280;
- в — пригородный малого класса ПАЭ-3205;
- г — городской особомалого класса ГАЗ-2217;
- д — для перевозок туристов двухэтажный *Skyliner*

Автобусы дальнего следования используют на международных маршрутах большой протяженности и для перевозки групп туристов (туристские автобусы) на большие расстояния, например в автобусных турах. Пассажиры перевозятся только сидя. Эти автобусы часто по ряду элементов конструктивно близки к междугородным автобусам и отличаются повышенной комфортабельностью. Туристские автобусы выпускаются преимущественно двухэтажными, причем пассажирский салон имеет остекление, обеспечивающее повышение обзорности. Для туристских автобусов выпускаются прицепы с раскладываемыми местами для ночлега на стоянке.

Автобусы используются также организациями при перевозках работников для собственных нужд, в том числе для внутриусадебных перевозок работников сельскохозяйственных организаций.

Пассажировместимость также является основным критерием подразделения автобусов на классы (табл. 1).

Таблица 1 –Классификация автобусов по пассажировместимости

Класс автобуса по пассажировместимости	Ориентировочная пассажировместимость автобусов, пасс.		Габаритная длина, соответствовавшая ранее использовавшейся классификации, м
	внутри городского и пригородного сообщения	междугородных и дальнего следования	
Особо малый	9... 14	—	До 5
Малый	15...45	До 34	6,0... 7,5
Средний	46... 80	35...44	8,0... 9,5
Большой	81... 115	45 ...59	10,5...2,0
Особо большой	116 и более	60 и более	16,5 и более

Дополнительными классификационными признаками для автобусов являются:

- используемое горючее (бензин или дизельное топливо);
- специальное исполнение (северное, тропическое);
- принятая конструктором компоновка (вагонная, капотная, полукапотная, одноэтажная, двухэтажная, с двигателем в заднем свесе, под полом или спереди и др.);
- колесная формула (привод на заднюю ось или оси, либо полный привод).

Контрольные вопросы:

1. Классификация подвижного состава.
2. Классификация автобусов по назначению.
3. Дайте общую характеристику городских автобусов
4. Дайте общую характеристику междугородных автобусов.
5. Классификация автобусов по пассажироместности.
6. Назовите дополнительные классификационные признаки для автобусов.

Лекция 13

Тема 1.3. Подвижной состав пассажирского транспорта

План

1. Экипировка автобусов.
2. Экипировка автомобиля-такси

Вопрос №1. Экипировка автобусов.

Экипировка подвижного состава - это комплекс материальных и информационных средств, не входящих в конструкцию транспортного средства или в состав его обязательного оборудования.

Экипировка производится перед выездом подвижного состава на линию.

Экипировка делится на: внешнюю - находится снаружи автобуса, внутреннюю - находится внутри салона автобуса;

Внешняя экипировка включает:

1. Указатели маршрута. Устанавливаются спереди, сбоку и сзади на кузове автобуса. Передний указатель содержит информацию о номере маршрута и его конечных пунктов. Размещают его в специальной нише, а при направлении автобуса на другой маршрут во время работы на линии - за лобовым стеклом справа. На боковом указателе наносят номер маршрута, конечные и основные остановочные пункты. Помещают его у задних дверей городского автобуса. Задний указатель обозначает только номер маршрута и располагается за задним стеклом в специальном держателе.

Размеры применяемого шрифта и освещение указателей должны обеспечивать их видимость в светлое и темное время суток на расстоянии до 15 м - переднего и задних и 3 м - бокового

2. Указатели "Вход" и "Выход" снаружи автобуса у соответствующих дверей.

Внутренняя экипировка включает:

1. Звуко-усилительную установку для информации пассажиров в пути следования (через или микрофон автоматически с помощью подключенного диктофона)

2. Рабочее расписание движения у водителя;

3. Схему маршрута со всеми остановочных пунктов, что размещают в салоне автобуса в месте, обеспечивающем видимость схемы большинства пассажиров.

4. Информационные таблички:

- Указатели "Вход" и "Выход" снаружи и внутри автобуса в соответствующих дверях;

- Инвентарный номер автобуса, наименование перевозчика и его телефон; фамилия водителя автобуса (находится на перегородке между кабиной водителя и салоном), а при кондукторном обслуживании - также фамилия кондуктора, наименование страховой компании, ее адрес;

- Указатели мест для проезда пассажиров с детьми и инвалидов (в первых шести сиденьях слева по ходу городского автобуса)

- Выписку из правил предоставления услуг пассажирским автомобильным транспортом (права и обязанности перевозчика и пассажиров)

- Информацию о порядке оплаты проезда в автобусе;

- Указатели местоположения огнетушителя, аптечки;

- Указатели аварийных выходов и порядка пользования ими;

- Обозначение места расположения кнопки аварийного сигнала и экстренной остановки автобуса.

В транспортном средстве, обслуживающем регулярный маршрут, перевозчик обязан обеспечить наличие:

№ п/п	Наименование экипировки	Тип, ГОСТ, расположение
1	2	3
1	Документ, подтверждающий право работы на регулярном маршруте или его заверенная копия	Документом является договор на осуществление регулярных перевозок с организатором (находится у водителя)
2	Копия зарегистрированного паспорта регулярного маршрута	Форма министерства транспорта (находится у водителя)
3	Выписка из расписания движения (карточка допуска для работы по маршруту).	Форма организатора перевозок на каждый график (находится у водителя)
4	Разрешение на право работы по маршруту (только для перевозчиков негосударственной формы собственности)	Форма организатора перевозок на каждый график (находится у водителя)
5	Лицензионная карточка на транспортное средство	Находится у водителя
6	Путевой лист установленного образца	Находится у водителя
7	Табличка (надпись) с наименованием перевозчика, юридический адрес перевозчика, № телефона перевозчика и автовокзала	Внутри салона автобуса
8	Табличка (визитная карточка) с фамилией, именем, отчеством водителя	ГОСТ 25869-90
9	Передний и боковой указатели пригородного и междугородного маршрута	ГОСТ 25869-90
10	Задний указатель пригородного маршрута	ГОСТ 25869-90
11	Схема маршрута	ГОСТ 25869-90
12	Информационные таблички	ГОСТ 25869-90
13	Наименование и номер маршрута	Внутри салона автобуса
14	Таблица стоимости проезда по маршруту	Внутри салона автобуса
15	Маршрутное расписание, режим работы маршрута	Внутри салона автобуса
16	Выписка из Правил перевозок (порядок и условия проезда пассажиров).	Внутри салона автобуса

Автобус может быть экипирован дополнительно другими документами в соответствии с законодательством.

Вся информация должна быть ясно различимой, как в салоне автобуса (внутренняя экипировка), так и с остановочного пункта (наружная экипировка).

Вопрос №2. Экипировка автомобиля-такси

К средствам экипировки автомобиля-такси относятся:

1. фонарь со светофильтром зеленого цвета, устанавливаемый в правом верхнем углу лобового стекла автомобиля и заблокированный с устройствами включения таксометра («Свободен»).

2. фонарь-транспарант «Такси» на крыше автомобиля.

3. табличка с указанием адреса и телефона перевозчика, фамилией и табельным номером водителя или номером свидетельства о государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя, государственного номера автомобиля (укрепляется на свободном месте приборной панели);

4. средства для выдачи пассажиру документа, удостоверяющего оплату проезда;

5. правила оказания услуг (находятся у водителя и выдаются пассажиру для ознакомления по первому требованию);

6. книга отзывов и замечаний (находится у водителя и выдается пассажиру по первому требованию вместе с авторучкой для внесения соответствующих записей).

Каждый автомобиль-такси, обслуживающий пассажиров по покилометровому тарифу, в обязательном порядке должен быть оборудован исправным и проверенным таксометром.

Органы местного самоуправления могут устанавливать свои нормативными актами требования к окраске муниципальных автомобилей-такси.

Контрольные вопросы:

1. Внешняя экипировка автобуса.

2. Внутренняя экипировка автобуса.

3. Где расположена табличка (надпись) с наименованием перевозчика, юридический адрес перевозчика, № телефона перевозчика и автовокзала?

4. Где расположено наименование и номер маршрута; маршрутное расписание, режим работы маршрута?

5. Экипировка автомобиля такси.

6. Каким устройством должен быть оборудован автомобиль-такси, обслуживающий пассажиров по покилометровому тарифу?

Лекция 14

Тема 1.3. Подвижной состав пассажирского транспорта

План

1. Типаж и эксплуатационная характеристика подвижного состава пассажирского автотранспорта
2. Требования, предъявляемые к подвижному составу.
3. Сравнительная характеристика провозной способности различных видов городского пассажирского транспорта.

Литература

Спирин И.В. с.118

Вопрос №1. Типаж и эксплуатационная характеристика подвижного состава пассажирского автотранспорта

Эксплуатационные качества подвижного состава - совокупность характеристик, существенных для организации коммерческой эксплуатации транспортных средств в соответствии с их назначением.

Основной эксплуатационной характеристикой пассажирского автомобиля является его пассажировместимость, зависящая от конструктивно-планировочных решений и норм площади пола салона для размещения пассажирских сидений и мест для стоящих пассажиров.

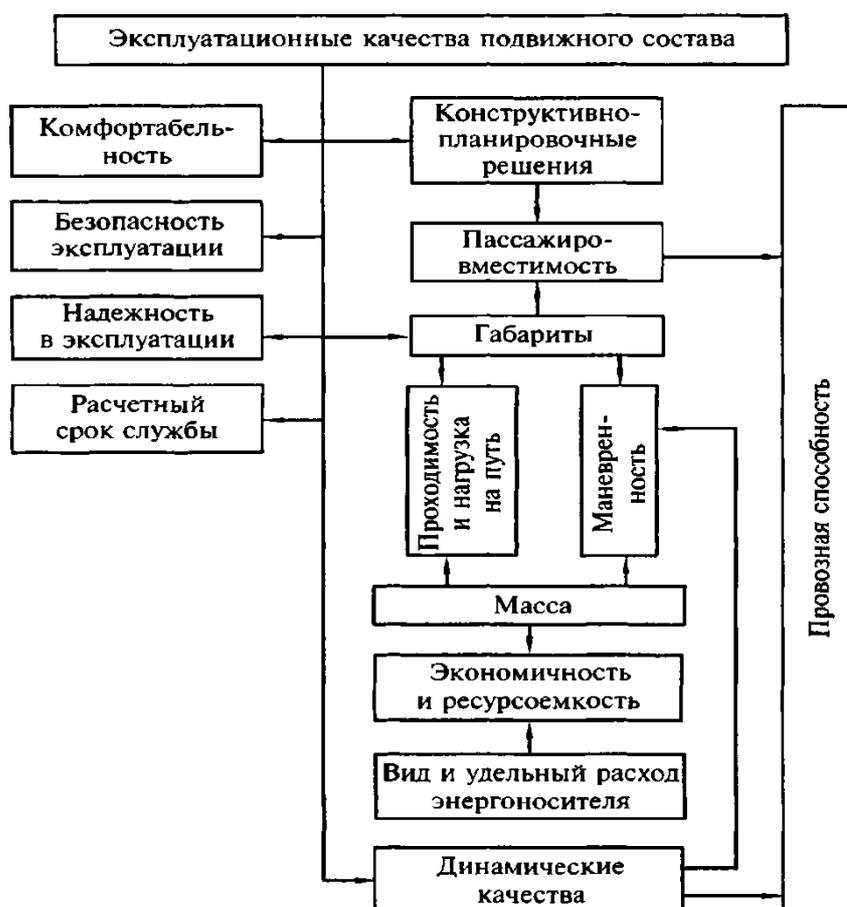


Рисунок 1 – Структура эксплуатационного качества подвижного состава

К эксплуатационным свойствам относятся:

- вместимость автобуса;
- конструктивные планировочные параметры, определяющие длительность простоя автобуса на остановках для посадки-высадки пассажиров (количество и ширина дверей, размеры накопительных площадок, ширина центрального прохода между сидениями, высота уровня пола пассажирского помещения, число подножек, их высота и т.д.)
- скоростные свойства (интенсивность разгона и торможения, величина максимальной скорости), в 1979 г. США был выпущен автомобиль «Будвайзер» развивающий скорость до 1190,344 км/час
- соответствие конструкции автобуса требованиям безопасности движения (устойчивость, легкость и удобство управления, обзорность с места водителя, наружное освещение и т.д.)
- комфортабельность (удобство пользования) подразумевает по собой конструкцию и удобство расположения пассажирских сидений, площадь остекления кузова, внутреннее освещение салона, отопление, герметичность салона, вентиляцию, качество подвески, уровень шума, наличие дополнительных удобств (радиоприемник, магнитофон, телевизор, холодильник, гардероб, туалет и т.д.)
- топливная экономичность характеризуется приспособленностью автобуса к осуществлению перевозок при наименьшем расходе топлива на каждый пассажирокилометр. Показателями топливной экономичности являются: экономическая характеристика, удельный расход, средний расход топлива.
- проходимость автобуса – приспособленность его к движению в различных дорожных условиях и по бездорожью. Факторами проходимости являются: просвет под низшими точками (клиренс), радиус поворота, тип и размер шин и т.д.

Вопрос №2. Требования, предъявляемые к подвижному составу.

Общие требования

Внутри пассажирского салона транспортного средства в непосредственной близости от передней двери должна быть наклеена четкая надпись или пиктограмма высотой не менее 15 мм, включая цифры высотой не менее 25 мм, указывающая число мест для сидения, а также общее число пассажиров, на которое рассчитано транспортное средство.

Пассажировместимость автобусов рассчитывают, принимая во внимание среднюю массу одного пассажира, равную 68 кг. Для транспортных средств, в которых не предусмотрены места для стоящих пассажиров или наличие таких пассажиров допускается в отдельных случаях, расчетная масса одного пассажира составляет 71 кг. При этом учитывается средняя масса ручной клади, равная 3 кг.

В автобусах должен соблюдаться ряд требований, касающихся противопожарной защиты. В моторном отделении запрещается использовать любой легковоспламеняющийся или абсорбирующий топливо и смазку звукоизоляционный материал, если он не покрыт непроницаемым листовым

материалом. По мере возможности должны соблюдаться меры предосторожности против накопления топлива или смазочного масла в любом месте моторного отделения.

Между моторным отделением или любым другим источником тепла (таким как тормоз-замедлитель или устройство для отопления салона, за исключением устройств, обогреваемых водой) и остальной частью транспортного средства должна размещаться перегородка из жаропрочного материала.

В пассажирском салоне может быть установлено устройство для отопления (за исключением устройств, в которых используется горячая вода), если оно заключено в материал, предназначенный для изоляции тепла, генерируемого этим устройством, не выделяет токсичного дыма и расположено таким образом, что контакт пассажира с любой горячей поверхностью практически исключен.

Заливные горловины топливных баков должны быть доступны только с наружной стороны транспортного средства. Они должны быть расположены так, чтобы исключить возможность попадания топлива на двигатель или выхлопную систему во время заправки. Если наливная горловина расположена на боковой стороне транспортного средства, то пробка в закрытом положении не должна выступать над прилегающей поверхностью кузова. Пробка наливной горловины изготавливается таким образом, чтобы исключить ее произвольное открытие. Подтекание топлива через пробку наливной горловины не допускается.

В отделениях, предназначенных для водителя и пассажиров, запрещено размещать любые элементы топливной системы. Соединения и топливопроводы должны быть изготовлены так, чтобы обеспечивалась их герметичность в различных условиях эксплуатации транспортного средства, независимо от естественного старения, перекосов, изгибных деформаций и вибрации всей конструкции транспортного средства.

Должна быть исключена возможность попадания топлива при утечке из системы питания на детали выхлопной системы.

Автобусы большой вместимости должны быть оборудованы аварийным выключателем, который предназначен для снижения опасности возникновения пожара после остановки транспортного средства. При этом он должен располагаться в легкодоступном для сидящего водителя месте, быть четко обозначен и иметь защитную крышку или другие соответствующие средства предотвращения случайного срабатывания. Четкие инструкции относительно способа использования должны быть указаны в непосредственной близости от аварийного выключателя, например: «Снять крышку и повернуть рычаг вниз. Приводить в действие только после остановки транспортного средства».

Приведение в действие аварийного выключателя должно вызвать быстрый останов двигателя, срабатывание выключателя аккумулятора, отключающего по крайней мере одну его клемму от электрической цепи, и включение на транспортном средстве аварийных сигналов. При этом отключение аккумуляторов не должно привести к отключению цепей, обеспечивающих непрерывное функционирование тахографа, аварийного внутреннего освещения, охлаждающего приспособления дополнительных обогревателей и централизованной блокировки дверей.

Электрооборудование и электропроводка транспортного средства должны быть хорошо изолированы, а провода — надежно защищены и прочно закреплены, чтобы исключить возможность обрыва, перетираания или износа. Аккумуляторные батареи должны быть надежно закреплены и легкодоступны. Отсек, в котором они размещаются, отделяется от пассажирского салона и обеспечивается вентиляция наружным воздухом.

Транспортное средство оснащается не менее чем двумя огнетушителями, причем один из них должен находиться в кабине водителя, другой — в пассажирском салоне. Необходимо предусмотреть места для аптечек первой помощи (не менее 7 дм³).

Огнетушители и аптечки первой помощи могут быть защищены от кражи и актов вандализма (например, посредством помещения их в отделение, запираемое на ключ, или под стекло, которое может быть разбито) при условии, что их можно легко извлечь в экстремальных ситуациях. Места их размещения должны быть четко обозначены.

Наличие каких-либо воспламеняющихся материалов в пределах 10 см от выхлопной трубы допускается только в том случае, если эти материалы надлежащим образом защищены

Основные требования к выходам автобусов

Под выходом автобуса понимается служебная дверь или запасный (аварийный) выход, под служебной дверью — дверь, используемая пассажирами при нормальной эксплуатации, когда водитель находится на своем месте, под запасным выходом — запасная дверь, запасное окно или аварийный люк. Запасными выходами оборудуются только маломестные автобусы. Под аварийным выходом подразумевается аварийная дверь, аварийное окно или аварийный люк. Аварийными выходами оборудуются пассажирские транспортные средства большой вместимости.

Запасная (аварийная) дверь — это дверь, устраиваемая дополнительно к служебным дверям и предназначенная для использования пассажирами в качестве выхода только при исключительных обстоятельствах, в частности в случае опасности.

Запасное (аварийное) окно — это окно, необязательно застекленное, предназначенное для использования пассажирами в качестве выхода только в случае опасности.

Аварийный люк — это отверстие в крыше, предназначенное для использования пассажирами в качестве выхода только в случае опасности. Автобусы большой вместимости могут оборудоваться также аварийными люками, расположенными в полу пассажирского салона.

Все двери автобусов, независимо от вместимости, должны легко открываться изнутри и снаружи транспортного средства, когда оно находится на стоянке. При этом может быть предусмотрена возможность запираания двери снаружи при условии, что ее всегда можно открыть изнутри.

Если служебные двери оборудованы механическим приводом, то при нахождении транспортного средства на стоянке они должны иметь возможность открываться изнутри, а в незапертом состоянии — снаружи с помощью органов

управления, которые функционируют независимо от всех других органов управления дверями. При этом указанные органы управления должны размещаться на двери или на расстоянии не более 300 мм от нее на высоте не более 1600 мм над первой ступенькой при расположении внутри и не более 1800 мм от уровня грунта при расположении снаружи. Данные устройства должны быть легко видимы и четко различимы при приближении к двери и нахождении перед дверью, а также обеспечивать открытие двери вручную. Они могут быть защищены приспособлением, которое может быть легко снято или разбито для получения доступа к аварийному органу управления.

Запасные (аварийные) окна должны либо открываться изнутри и снаружи транспортного средства с помощью специального приспособления, либо иметь легко разбиваемое безопасное стекло.

Аварийные люки должны открываться или сниматься как изнутри, так и снаружи. Если люк изготовлен из легко разбиваемого материала, то рядом с ним должно находиться приспособление, которым лица, находящиеся внутри транспортного средства, могут без затруднений воспользоваться, чтобы разбить люк.

Каждый запасный и аварийный выход должен обозначаться надписью «Запасный выход» или «Аварийный выход», читаемой как снаружи, так и изнутри транспортного средства.

Приборы экстренного управления служебными дверями и всеми запасными (аварийными) выходами внутри и снаружи транспортного средства должны обозначаться соответствующим знаком или четкой надписью. Кроме того, на указанных приборах или около них должны иметься четкие инструкции о пользовании ими.

Язык всех инструкций и надписей, регламентированных к применению в салонах автобусов, должен соответствовать государственному языку страны регистрации транспортного средства.

Вопрос №3. Сравнительная характеристика провозной способности различных видов городского пассажирского транспорта.

Вид ГПТ, тип подвижного состава и составы ось	Средняя пассажиро-вместимость транспортного средства, пасс. (при норме 5 пасс./м ²)	Коэффициент использования пассажироместности по длине состава	Пропускная способность остановочных пунктов, транспортное средство в час	Провозная способность в одном направлении, тыс.пасс./ч
Автобус:				
малый	40		90	3,6
средний	70		90	5,4
большой	90		90	8,1
особо большой	160		90	14,4
Троллейбус:				
2-осный (большой)	90		80	7,2

3-осный (особо большой)	160		80	12,8
Трамвай:				
4-осный вагон	100		60	6,0
6-осный вагон	180		60	10,8
поезд из двух 4-осных вагонов	1 0 0 х 2	0,97	60	11,7
поезд из двух 6-осных вагонов	1 8 0 х 2	0,95	60	21,6
Метрополитен:				
4-вагонный поезд	1 7 0 х 4	0,90	45	30,0
6-вагонный поезд	1 7 0 х 6	0,87	45	40,0
8-вагонный поезд	1 7 0 х 8	0,85	45	52,0

Контрольные вопросы:

1. Дайте определение понятию «эксплуатационные качества подвижного состава».
2. Назовите основные эксплуатационные качества подвижного состава.
3. Кратко охарактеризуйте основные эксплуатационные качества подвижного состава.
4. Чем характеризуется топливная экономичность?
5. Что подразумевают под комфортабельностью?
6. Что подразумевается проходимостью автобуса ?
7. Что означает соответствие конструкции автобуса требованиям безопасности движения?

Лекция 15

Тема 1.3. Подвижной состав пассажирского транспорта

План

1. Эксплуатационные требования к подвижному составу. Влияние эксплуатационных качеств подвижного состава на организацию и эффективность перевозок.

2. Условия эксплуатации подвижного состава.

Литература

Спирин И.В. с.195-200

Володин Е.П. с. 122-127

Вопрос №1. Эксплуатационные требования к подвижному составу. Влияние эксплуатационных качеств подвижного состава на организацию и эффективность перевозок.

Выбор типа автобуса по вместимости и определение их количества (A_M) для данного маршрута является одной из основных задач службы эксплуатации перевозчика при организации движения. Правильно выбранный по вместимости

тип автобуса и правильно выполненный расчет требуемого числа автобусов на маршруте оказывают решающее влияние на качество обслуживания пассажиров, и эффективность работы автобусов.

Предварительный анализ рынка подвижного состава показывает, что сегодня большинство отечественных моделей автобусов крайне не экономичны в эксплуатации и не надежны. В некоторых регионах развернуто или разворачивается производство новых моделей автобусов на базе авторемонтных заводов или производство другого профиля. Однако эти производства не являются массовыми, не могут обеспечить достаточно низкую себестоимость и соответствующее качество, т.е. их нельзя рассматривать в качестве базовых для ориентации системы транспорта общего пользования на выпускаемые ими модели. С другой стороны, мы не можем ориентироваться на импортные автобусы, поскольку, как и в других странах, в дальнейшем государственная политика будет направлена на приоритет отечественных производителей.

Выбор базовой модели подвижного состава является очень важной задачей, результаты решения которой оказывают длительное влияние на транспортную систему. Это связано, во-первых, с большим сроком службы самого автобуса (который в развитых странах составляет порядка 15 лет) и, во-вторых, со значительными затратами на производственную базу для технического обслуживания и ремонта, которая во многом приспособлена для конкретной модели транспортного средства.

Для перевозки пассажиров могут быть использованы автобусы различных моделей и вместимости.

На выбор автобусов рациональной вместимости и определение требуемого их количества оказывают влияние следующие факторы:

- объем перевозок пассажиров на маршруте и его отдельных участках;
- пассажирооборот на маршруте и его отдельных участках;
- характер колебания пассажиропотоков по часам суток и протяженности маршрута;
- режим работы автобусов на маршруте;
- скорости движения;
- протяженность маршрута;
- интервал движения;
- пропускная способность дорог;
- производительность автобусов;
- себестоимость перевозок.

Определяющим критерием выбора являются условия наиболее полного удовлетворения потребностей населения в перевозках, эффективная работа автобусов и повышенный уровень качества обслуживания, устанавливаемый нормативами.

Вместимость автобуса и степень ее использования являются основными показателями, определяющими уровень качества пассажирских перевозок.

При выборе автобусов их вместимость должна обеспечивать не только гарантированную и качественную перевозку пассажиров, но и получение максимально возможных доходов от их эксплуатации.

Основными факторами, влияющими на выбор автобусов рациональной вместимости, являются объем перевозок и пассажирооборот на автобусных маршрутах.

Значительные объемы перевозок реализуют подвижным составом большой вместимости, работающим с минимально допустимыми интервалами движения. При малых объемах перевозок используют автобусы меньшей вместимости, не снижая качественные показатели перевозок.

Выбор подвижного состава связан, в первую очередь, с определением его номинальной вместимости.

Вместимость подвижного состава определяется его конструктивными особенностями.

Подвижной состав по вместимости должен максимально соответствовать мощности и характеру пассажиропотока.

Тип автобуса по вместимости выбирают в зависимости от размеров пассажиропотоков, так как от этого непосредственно зависят производительность и обеспечение населения перевозками с необходимыми условиями комфорта и затраты времени на передвижение, а также себестоимость перевозок.

Допустимой нормой наполнения автобуса считается не более 5-ти чел/м² площади салона, не занятой сидениями, в часы пик – до 8-ми чел/м².

В зависимости от пассажиропотока в одном направлении, необходимая вместимость автобуса в часы «пик» соответствует значениям, представленным в таблице 1.

Таблица 1 – Рекомендации по выбору автобусов по вместимости с учетом величины пассажиропотока в час-пик

Пассажиропоток в час-пик, пасс./час	Вместимость автобуса, пасс.
200-1000	40
1000-1800	65
1800-2600	80
2600-3800	110
3800 и выше	180

В зависимости от мощности пассажиропотока на наиболее напряжённом участке маршрута в час пик рекомендуется рациональное использование городских автобусов различной вместимости (таблица 2).

Таблица 2 – Зависимость вместимости автобуса от наполнения

Наполнение на наиболее загруженном участке маршрута в час «пик», пасс	Вместимость автобуса, мест.
до 350	30 – 35
351 – 700	50 – 60
701 – 1000	80 – 85
Более 1000	110 – 120

Вместимость автобуса можно также определить по суточной напряжённости пассажирооборота на маршруте (таблица 3).

Таблица 3 – Выбор вместимости автобуса

Напряжённость пассажирооборота, пасс. км	суточного	Вместимость автобуса, мест.
до 6000		40
6000 - 10000		60
10000 - 16000		80...85
Более 16000		150...160

Вопрос №2. Условия эксплуатации подвижного состава.

Эффективность автомобилей зависит не только от совершенства их конструкции, но и от эксплуатационных условий. В каждом сочетании эксплуатационных условий наиболее рентабельным оказался бы автомобиль, специально спроектированный для этих условий. Однако из-за разнообразия условий эксплуатации выдерживается условие соответствия определённому набору условий эксплуатации.

Условия эксплуатации ПС можно разбить на группы:

Транспортные условия:

Род груза, дальность и объём перевозок, равномерность грузооборота, условия погрузки и разгрузки;

Дорожные условия:

Тип и ровность дорожного покрытия, проезжее состояние дороги и рельеф местности (равнинный, холмистый, горный, высокогорный);

Прочность дороги, мостов и других сооружений, элементы плана и профиля дороги (уклон, шаг переломов, радиусы горизонтальных и вертикальных кривых и т.п.);

Напряжённость (интенсивность) движения на дороге; организация движения.

Климатические условия:

Зоны холодного (180 – 300 дней в году с температурой ниже нуля градусов), умеренного и жаркого климата. В РФ выпускаются автомобили общего исполнения, северного (с) и тропического (т).

Организационно-технические условия:

Режим эксплуатации (среднегодовой и среднесуточный пробеги), регулярность перевозок на маршрутах, условия хранения (гаражные и безгаражные), система технического обслуживания и ремонта, организация работы водителей.

Весь подвижной состав независимо от условий эксплуатации должен обладать определёнными качествами, которые характеризуют уровень технического прогресса автомобилестроения и автомобильного транспорта. Такими качествами являются:

- Топливная экономичность;
- Скоростные качества;

- Надёжность, легкость управления, готовность к действиям;
- Безопасность.

Каждое из указанных условий эксплуатации обуславливает выбор вида ПС. Так по роду груза его физическим свойствам (плотность, тип и форма тары) должен определяться тип кузова (платформа, цистерна, фургон) и его вместимость. От объёма и партионности перевозок зависит выбор автомобилей или автопоездов требуемой грузоподъёмности и степени специализации. При перевозке мелкопартионных грузов применяются автомобили малой грузоподъёмности, а при большом и постоянном объёме – специализированные автомобили. Срочность и дальность перевозок обуславливают выбор подвижного состава с определёнными скоростными свойствами, необходимым запасом хода и повышенными надёжностью и безопасностью. По условиям погрузки и разгрузки (тип и производительность механизма) определяют тип кузова автомобиля (автомобиль-самосвал, самопогрузчик, погрузочная высота, ширина двери), его грузоподъёмность и прочность (экскаваторная и бункерная погрузка). На трудно проходимых дорогах важным качеством ПС являются проходимость, на дорогах с твёрдым покрытием – плавность хода, на горных дорогах – динамичность и тормозные качества.

Контрольные вопросы:

1. От каких показателей зависит эффективность автомобиля (автобуса)?
2. Дайте характеристику транспортным условиям эксплуатации ПС.
3. Дайте характеристику дорожным условиям эксплуатации ПС.
4. Дайте характеристику климатическим условиям эксплуатации ПС.
5. Дайте характеристику организационно-техническим условиям эксплуатации ПС.
6. Назовите качества, которыми должен обладать ПС независимо от условий эксплуатации.
7. Какие факторы влияют на выбор автобусов рациональной вместимости?
8. Назовите нормативные значения пассажиропотока в одном направлении, которое соответствует вместимости автобуса 80 пассажиров.
9. Назовите нормативное значение вместимости автобуса, если напряжённость суточного пассажирооборота составляет более 6000 пасс.км.

Лекция 16

Тема 1.4. Общие понятия об организации и безопасности движения транспортных средств

План

1. Основные проблемы в области ОБДД.

Литература

Ю.А.Рябокоть с.2-4

Вопрос №1. Основные проблемы в области ОБДД.

Дорожное движение — это совокупность движущихся и взаимодействующих между собой транспортных средств и пешеходов.

Безопасность движения - степень защищенности людей и окружающей среды от вредного воздействия транспорта.

Дорожное движение в современных условиях характеризуется высокой динамичностью его участников. Транспортные средства оснащены двигателями высокой мощности, позволяющими интенсивно разгоняться и развивать высокую скорость движения. Имея значительную массу и скорость движения, транспортное средство представляет собой источник повышенной опасности, в связи с чем существует ряд требований, предъявляемых к надежности транспортных средств и их водителей.

Городская дорожная сеть содержит большое количество пересечений отдельных дорог и магистралей. Чаще эти пересечения находятся в одном уровне. В этом случае имеет место пересечение потоков транспортных средств и пешеходов, которые называют *конфликтующими*. С увеличением интенсивности конфликтующих транспортных и пешеходных потоков повышается опасность возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Большую роль в обеспечении безопасных условий движения играют технические средства регулирования: дорожные знаки, светофоры, разметка, которые устанавливают очередность, приоритетность и допустимые направления движения транспортных средств.

Для современных условий характерной является высокая мобильность населения городов. Для перемещения используются как транспортные средства, так и пеший способ.

Интенсивные пешеходные потоки в районе магазинов, кинотеатров, вокзалов осложняют дорожную обстановку. Причиной этого является недостаточная организованность пешеходов, плохое знание Правил дорожного движения(ПДД).

В отличие от пешехода, водителем может стать и становится только тот человек, который по состоянию здоровья удовлетворяет требованиям, предъявляемым к этой категории участников дорожного движения, а также прошел специальную подготовку и сдал теоретический и практический экзамены в регистрационно-экзаменационном подразделении Госавтоинспекции.

Несмотря на жесткость требований, предъявляемых к водителям транспортных средств, за рулем нередко оказываются лица, которые по тем или иным причинам не могут обеспечить безопасное движение. Речь идет о профессиональной пригодности, которой во все времена не уделялось должного внимания. При высокой интенсивности и плотности транспортного потока в сложных дорожно-транспортных ситуациях от водителя транспортного средства

требуются не только высокий уровень подготовки и знание ПДД, но также высокий уровень психологических и моральных качеств.

Общей проблемой для всех стран независимо от уровня автомобилизации является диспропорция в темпах роста численности автопарка и протяженности улично-дорожной сети. Это обстоятельство способствует перенасыщению улично-дорожной сети транспортными потоками, усложнению условий движения, снижению скорости сообщения, задержкам на перекрестках. Недостаточная пропускная способность элементов улично-дорожной сети приводит к возникновению заторовых ситуаций.

Высокий уровень автомобилизации создает существенные проблемы при организации стояночного режима. Значительное количество автомобилей, стоящих на улицах городов, снижает пропускную способность, создает помехи маршрутному транспорту.

Постоянное увеличение численности автопарка вовлекает в процесс дорожного движения большую массу водителей-новичков, имеющих слабые навыки вождения автомобиля, что обостряет проблему обеспечения безопасности дорожного движения.

Автомобилизация — широкое проникновение автомобиля в производственную и бытовую деятельность человека — имеет ряд особенностей. Автомобиль является динамичным и автономным транспортным средством, позволяющим перемещать с высокой скоростью грузы и пассажиров. При этом значительно снижаются затраты времени на доставку грузов, что приводит к ускорению производственных процессов, росту объема продукции. Снижаются потери времени при движении человека к месту работы или жительства, и высвобождается время для полезной деятельности и отдыха.

Но главная особенность автомобильного транспорта, отличающая его от других видов транспорта, состоит в его способности перевозить груз и пассажиров «от двери до двери», т. е. непосредственно от пункта отправления к пункту назначения. Остальные виды транспорта

(железнодорожный, авиационный, речной, морской, трубопроводный), далеко не всегда располагая такой возможностью, работают преимущественно в сочетании с автомобильным транспортом.

Однако, выполняя большую экономическую и социальную функции, автомобильный транспорт является причиной ряда негативных явлений. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях во всем мире погибает около 300 тыс. человек и около 9 млн. получают ранения. Велик и ежегодный материальный ущерб от ДТП. Отрицательные последствия автомобилизации:

- увеличение количества ДТП.

- ухудшение экологического состояния окружающей среды. В отработавших газах содержатся канцерогенные компоненты (окислы азота и углерода, альдегиды, свинец, хлор, фосфор и т.д.)

- отрицательно воздействует на человека и шум, который является причиной более 70% нервных расстройств жителей городов, вызывая усталость, раздражительность, бессонницу. В общем шумовом фоне города удельный вес транспортного шума достигает 80%. Уровень шума зависит от интенсивности дорожного движения и от скорости транспортного потока. -Загромождение улиц стоящими автомобилями.

Основные причины аварийности на автомобильном транспорте.

- Недостаточная обеспеченность автомобильного транспорта соответствующими по своим параметрам дорогами

- Недостаточная изоляция транспортных потоков от других участников движения

- Невысокий средний уровень квалификации водителей.

Потребность в быстром и эффективном перемещении пассажиров и грузов является постоянной движущей силой, способствующей непрерывному развитию автомобильного транспорта. К настоящему времени число транспортных средств (ТС) в мире превысило 500 млн единиц.

Уровень автомобилизации в начале третьего тысячелетия (число единиц транспортных средств на 1000 жителей) характеризуется следующими статистическими данными: США — 780, страны Западной Европы — 350 — 510, Россия — 220. Ежегодно в России более двух миллионов человек получают право на управление ТС, пополняя армию водителей, составляющую 40 — 45 млн человек.

Эффективное функционирование такой сложной системы требует организации соответствующего управления. Систему управления дорожным движением принято называть системой водитель—автомобиль—дорога—среда (ВАДС).

Контрольные вопросы:

1. Дайте определение понятию «дорожное движение».
2. Дайте определение понятию «безопасность движения».
3. Кто может быть водителем?
4. Дайте определение понятию «автомобилизация».
5. Назовите главную особенность автомобильного транспорта.
6. Назовите отрицательные последствия автомобилизации.
7. Назовите основные причины аварийности на автомобильном транспорте.
8. Какими статистическими данными характеризуется уровень автомобилизации?

Лекция 17

Тема 1.4. Общие понятия об организации и безопасности движения транспортных средств

План

1. Понятие о дорожном движении и системе «Водитель-автомобиль-дорога-среда». Элементы системы и их характеристика.

Литература

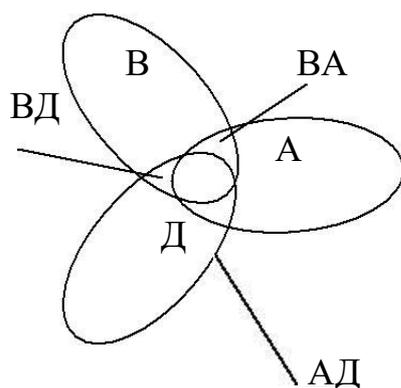
Ю.А.Рябоконь с.4-6

Вопрос №1. Понятие о дорожном движении и системе «Водитель-автомобиль-дорога-среда». Элементы системы и их характеристика.

Особенности и проблемы дорожного движения обусловлены, прежде всего, системой "Водитель - автомобиль - дорога - среда".

Эту систему можно представить в виде взаимосвязанных компонентов "Водитель - автомобиль - дорога", функционирующих в среде движения.

С



Термин среда движения охватывает пешеходов и погодноклиматические факторы.

Применительно к водителю речь идет о состоянии его здоровья, уровне подготовки, степени утомленности и т.д. Применительно к автомобилю можно отметить, что на безопасность движения влияют его геометрические размеры, тяговые и тормозные свойства, освещение, удобство рабочего места водителя и т.д.

Применительно к дороге - это такие характеристики, как ширина проезжей части, коэффициент сцепления, ровность покрытия, геометрические параметры и т.д. Безопасность дорожного движения зависит от надёжности входящих в систему ВАДС компонентов. Отказы в системе ВАДС приводят к нарушению её функционирования (заторы в движении, неисправности транспортных средств, повреждения дорог, дорожно-транспортные происшествия).

В структуре системы можно выделить подсистемы АД, ВА, ВД, СВ, СА, СД.

Основным элементом системы ВАДС является подсистема водитель—автомобиль (ВА). Цель функционирования подсистемы ВА — перемещение из пункта X в пункт Y . Условия движения формируют конкретные задачи, которые должен решать водитель и которые сводятся к изменению скорости и траектории движения ТС. Особенностью подсистемы ВА является то, что в отличие от машиниста и пилота водитель сам формирует план действий, причем, как показывает статистика, именно на этой стадии возникает 85... 90 % ошибок, приводящих к ДТП, и безопасность дорожного движения поэтому значительно ниже, чем на железнодорожном и воздушном видах транспорта.

Рассмотрим структурную схему системы ВА. Исходя из цели управления и условий движения водитель формирует задачу, выбирает маршрут движения, определяет способ решения задачи (максимальная средняя скорость, максимальная эффективность, максимальная надежность). На формирование задачи большое влияние оказывает свойственный водителю стиль вождения (агрессивно-самоуверенный, спокойный и уверенный, неуверенный). В соответствии с поставленной задачей формируются планы действий в складывающихся дорожно-транспортных ситуациях (ДТС): определяются скорость V_a , дистанция d и интервал b . На выбор плана действий влияют мастерство водителя, свойства автомобиля, дорожные условия. Реализация плана действий выражается в перемещении органов управления автомобилем. В результате таких перемещений параметры движения автомобиля изменяются: перемещение педали скорости $S_{пс}$ вызывает изменение тяговой силы P_m , что приводит к изменению скорости автомобиля V_a . Перемещение педали тормоза $S_{пт}$ создает тормозную силу $P_{тр}$, вызывающую замедление движения, которое изменяет скорость автомобиля. Поворот рулевого колеса α_r приводит к повороту управляемых колес на угол θ , т.е. вызывает появление поперечного ускорения j_y , что изменяет траекторию движения. При возникновении курсовой неустойчивости (заноса) или опасности опрокидывания водителю дополнительно приходится стабилизировать неустойчивость автомобиля. В этом случае задача, стоящая перед водителем, усложняется, а надежность управления снижается.

Результат регулирования параметров движения автомобиля в виде скорости V_a , дистанции d и интервала b воспринимается водителем, т. е. является информацией обратной связи, и сравнивается с планом действий. При наличии рассогласования между планом и результатом водитель производит коррекцию параметров движения автомобиля для устранения возникшего рассогласования. В частности, водитель непрерывно корректирует отклонение автомобиля от выбранной траектории движения.

Результат управления автомобилем в виде пройденного пути S_a , времени поездки t_n , расхода топлива g_s , надежности управления автомобилем R является информацией обратной связи, на основании которой водитель принимает решение о необходимости внесения изменений в задачу управления

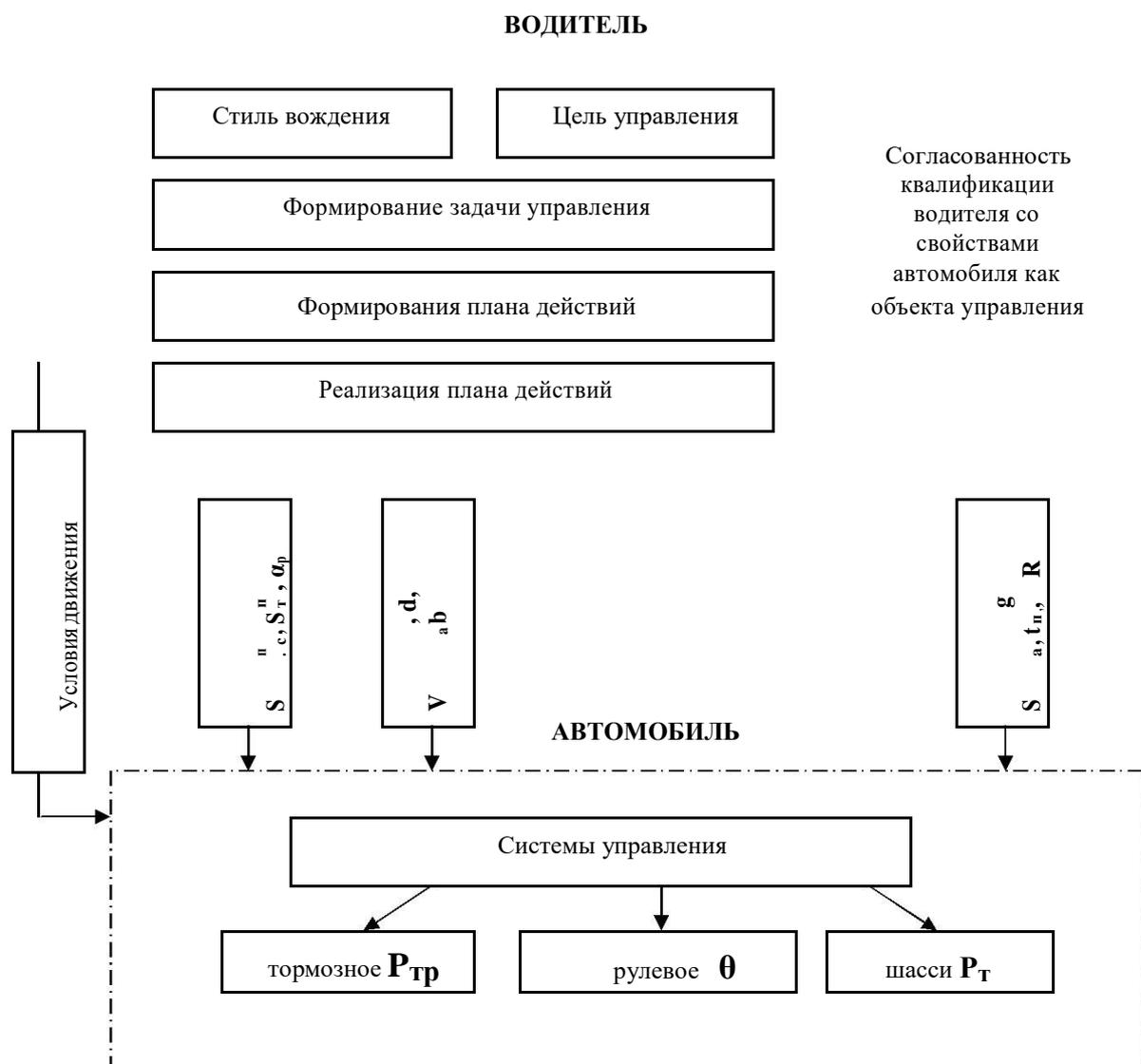


Рис. Структура схемы системы Водитель – Автомобиль

Предельные условия, при которых система ВА в состоянии функционировать с требуемой точностью, определяется функциональными свойствами автомобиля: скоростными и тормозными, устойчивостью. Они определяют максимальные величины ускорений, которые можно реализовать при разгоне, торможении и криволинейном движении. Другая группа свойств, называемых *эргономическими*, характеризует удобство управления автомобилем и влияет на возможность реализации его функциональных свойств. Чем выше эргономичность автомобиля, тем надежнее управление им в критических ситуациях.

На первый взгляд кажется очевидным, что создание автомобилей с высокими функциональными и эргономическими свойствами решает проблему безопасности. В действительности все оказалось сложнее. Да, улучшая автомобиль, мы расширяем границы пределов, в которых можно обеспечить устойчивость управления автомобилем. Но как только водитель ощущает расширение границ безопасности, он меняет план своих действий и опять приближается к границам устойчивого движения.

Человек не может абсолютно точно определить эти границы. Когда параметры плана действий близки к ним, водитель легко выходит за границы безопасности. Поэтому причиной 85... 90 % ДТП являются ошибки, допущенные водителем при выборе плана действий, т.е. ошибки водителя связаны с неправильным выбором скорости, дистанции и интервала движения, неправильной оценкой возможности смены полосы, выезда на встречную полосу движения. И только в 10... 15 % случаев причиной ДТП являются ошибки выполнения маневра по выходу из нештатной (критической) ситуации. Чтобы повысить безопасность дорожного движения, необходимо изменить поведение большей части водителей — сделать его менее рискованным.

Препятствием на этом пути является массовое незнание критериев мастерства управления автомобилем. Каждый начинающий и значительная часть опытных водителей считают, что единственным показателем мастерства является скорость.

Такой водитель при каждой возможности увеличивает скорость до предельно возможной по его оценке и из-за ошибок в оценке допустимой скорости регулярно выходит за границы безопасности. Как результат этого, легковые автомобили попадают в ДТП в 2 раза чаще, чем автобусы, и в 1,5 раза чаще, чем грузовые автомобили. Движение автомобиля при этом является неравномерным — с интенсивными разгонами и замедлениями. В действительности показателем мастерства является равномерность движения, умение доехать до пункта назначения с оптимальной средней скоростью при минимальном расходе топлива и ресурса автомобиля.

Контрольные вопросы:

1. Назовите основной элемент системы ВАДС.
2. Назовите цель функционирования подсистемы ВА.
3. Охарактеризуйте структуру схемы системы «Водитель – Автомобиль».
4. Охарактеризуйте систему «Водитель - автомобиль - дорога – среда».
5. Какие факторы охватывает термин среда движения?
6. Какие ошибки на 90% являются причиной ДТП?
7. Какие ошибки на 15% являются причиной ДТП?

Лекция 18

Тема 1.4. Общие понятия об организации и безопасности движения транспортных средств

План

1. Государственная система обеспечения БДД и нормативно-правовая база обеспечения БДД.

Литература

Ю.А.Рябокоть с.6-8

Вопрос №1 Государственная система обеспечения БДД и нормативно-правовая база обеспечения БДД.

В нашей стране действует государственная система ОБД, суть которой заключается в убеждении или при необходимости в принуждении, используя силу государственной власти, соблюдать законы дорожного движения всеми учреждениями и организациями, а также гражданами и должностными лицами.

Для обеспечения эффективного и безопасного функционирования системы осуществляется комплекс мероприятий, которые подразделяются на 3 уровня:

1-й уровень - создание системы законодательных и иных нормативных правовых актов, а также стандартов и технических правил, содержащих общие требования безопасности ко всем компонентам системы ВАДС;

2-й уровень - реализация требований системы законодательных и иных нормативных правовых актов первого уровня в процессе создания транспортных средств, строительства, реконструкции и содержания УДС, организации дорожного движения, а также при подготовке водителей и обучении населения правилам безопасности движения;

3-й уровень - организация контроля надежности функционирования системы ВАДС в процессе дорожного движения и принятие мер для восстановления должного уровня безопасности системы.

Правовые основы обеспечения безопасности движения на территории ДНР определяет Закон «О безопасности дорожного движения». Этим законом основные направления обеспечения безопасности движения сгруппированы в семь блоков.

1. Установление полномочий и ответственности Правительства, Федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов ДНР.

2. Разработка и утверждение законодательных и иных нормативных правовых актов в сфере ОБД.

3. Регулирование деятельности на автомобильном, городском транспорте, в дорожном хозяйстве, осуществление деятельности по ОДД.

4. Организация подготовки водителей транспортных средств, обучение населения правилам безопасности движения.

5. Проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности движения

6. Сертификация объектов, продукции и услуг транспорта и дорожного хозяйства, лицензирование деятельности, связанной с обеспечением безопасности движения.

7. Осуществление надзора и контроля за выполнением законодательства, действующего в сфере обеспечения безопасности движения.

На государственном уровне решаются фундаментальные проблемы дорожного движения - разработка законодательных и иных нормативных актов, планирование развития автомобилизации, формирование структуры органов

управления в данной сфере, разработка программ дорожного строительства, утверждение государственных стандартов на дороги, улицы, автомобили и т.п.

Государственная система ОБД состоит из 2-х частей:

1. Нормативно-правовая база.
2. Система управления безопасностью дорожного движения.

Нормативно-правовая база обеспечения безопасности движения

Основным документом, осуществляющим правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в ДНР является закон «**О безопасности дорожного движения**». Этот Закон призван обеспечить охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Закон предусматривает совершенствование системы управления безопасностью движения, регламентирует основные права, обязанности и ответственность всех участников дорожного движения, устанавливает целевое планирование и управление обеспечением безопасности движения. Законом вводится следующая терминология в сфере безопасности дорожного движения:

дорожное движение — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;

безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

дорожно-транспортное происшествие — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

обеспечение безопасности дорожного движения — деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

• *участник дорожного движения* — лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;

• *организация дорожного движения* — комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах;

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

• *транспортное средство* — устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования.

Законом «О безопасности дорожного движения» установлен приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности и приоритет ответственности государства над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

Закон устанавливает основные требования по обеспечению безопасности в отношении всех составляющих дорожного движения: автомобиля, водителя, дороги. Проектирование, строительство, реконструкция, ремонт и содержание дорог должны обеспечивать безопасность дорожного движения. Техническое состояние транспортных средств, система технического обслуживания и ремонта, государственный технический осмотр транспортных средств в совокупности должны обеспечить соблюдение условий безопасности движения при эксплуатации транспортных средств. Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения заключается в обязательном медицинском освидетельствовании кандидатов в водители и водителей с целью выявления противопоказаний или ограничений к водительской деятельности, оказании доврачебной помощи на месте ДТП, квалифицированной медицинской помощи в пути следования в лечебное учреждение и в самом лечебном учреждении.

Следовательно, Закон «О безопасности дорожного движения» создал единую правовую основу для формирования и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

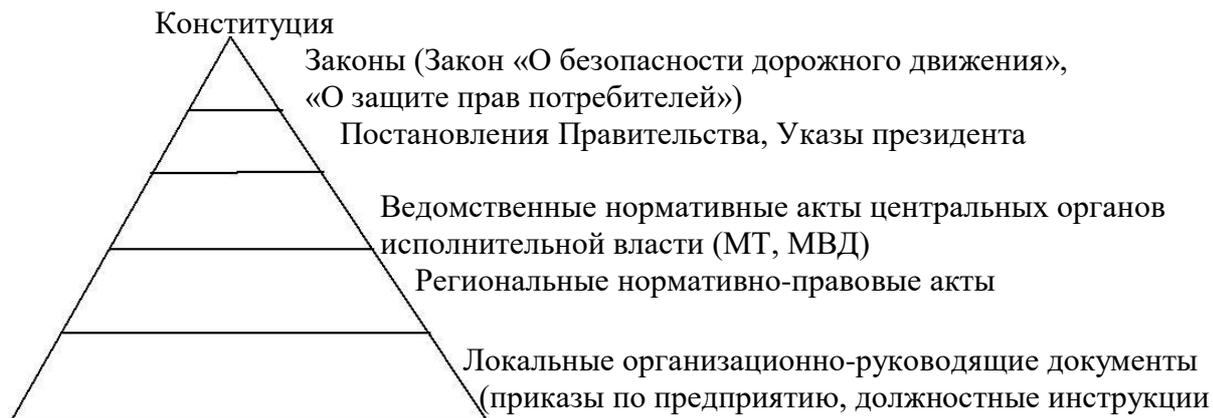
Другим основным нормативным актом являются **Правила дорожного движения**, определяющие единый порядок дорожного движения на территории ДНР.

Важную группу нормативных документов составляют Государственные стандарты (ГОСТ), устанавливающие технические Требования по обеспечению безопасности движения и экологической безопасности. ГОСТы регламентируют требования к дорожным знакам и разметке, техническим средствам организации дорожного движения и автоматизированным системам управления дорожным движением, конструктивной безопасности автомобилей, токсичным выбросам и шуму транспортных средств.

Строительные нормы и правила (СНиП) содержат требования по обеспечению безопасности движения при проектировании, строительстве, реконструкции и содержании автомобильных дорог.

нормативно-правовая база - это совокупность нормативно-правовых, нормативно-технических и методических документов, устанавливающих общественные отношения между субъектами отрасли, правила поведения и взаимодействия, ограничения, специальные требования и т.д. Нормативно-правовое обеспечение автотранспортной отрасли включает в себя с учетом стандартов несколько тысяч документов. В сфере безопасности автоперевозок в настоящее время действует несколько сотен нормативно-правовых документов. Распределение норм по их юридической силе для любой отрасли деятельности общества (включая и автотранспортную) осуществляется по принципу пирамиды - вверху федеральные законы, под ними - подзаконные акты, издаваемые на

основании соответствующих законов и во исполнение отдельных положений этих законов.



Контрольные вопросы:

1. Назовите комплекс мероприятий для обеспечения эффективного и безопасного функционирования системы.
2. Назовите основные направления обеспечения безопасности движения согласно Закона «О безопасности дорожного движения».
3. Дайте определение понятию «дорожное движение».
4. Дайте определение понятию «безопасность дорожного движения».
5. Дайте определение понятию «дорожно-транспортное происшествие».
6. Дайте определение понятию «участник дорожного движения».
7. Дайте определение понятию «дорога».
8. Дайте определение понятию «транспортное средство».
9. Для чего предназначены Правила дорожного движения?
10. Для чего предназначены Строительные нормы и правила?

Лекция 19

Тема 1.4. Общие понятия об организации и безопасности движения транспортных средств

План

1. Система управления безопасностью дорожного движения.

Литература

Ю.А.Рябокоть с.6-8

Вопрос №1. Система управления безопасностью дорожного движения.

Деятельность по управлению безопасностью дорожного движения осуществляется на следующих уровнях: *общегосударственном, ведомственном и региональном.*

Комплекс задач, решаемых на общегосударственном уровне:

- разработка законодательных актов по дорожному движению;

- разработка государственных стандартов и других нормативных материалов по всем аспектам обеспечения безопасности дорожного движения;
- реализация инвестиционной политики по развитию дорожной сети и технических средств управления дорожным движением.

Ведущее место в реализации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на общегосударственном уровне занимает **Государственная автомобильная инспекция (ГАИ)**.

Основными задачами на ведомственном уровне являются разработка и реализация организационно-технических мероприятий по созданию условий безаварийной работы на подведомственном автотранспорте.

На региональном уровне решаются конкретные практические задачи: обеспечение безопасности грузовых и пассажирских перевозок, подготовка и переподготовка водителей, улучшение технического состояния автомобилей, внедрение и эксплуатация технических средств управления дорожным движением, разработка и реализация мероприятий по ликвидации причин ДТП.

На региональном уровне также воспроизводится структура управления безопасностью движения подобно общегосударственной: областная и городские комиссии по безопасности дорожного движения, областная и городская ГИБДД, областное отделение транспортной инспекции и ее филиалы, службы безопасности движения в автотранспортных предприятиях.

• **Государственное регулирование транспортной деятельности** в условиях рыночной экономики осуществляется экономическими и административными методами воздействия на работу транспорта.

Одной из форм государственного регулирования является *лицензирование* перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с выполнением транспортного процесса, технического обслуживания и ремонта транспортных средств. Лицензирование транспортной деятельности осуществляется транспортной инспекцией. Посредством лицензирования обеспечивается контроль за выполнением транспортного и антимонопольного законодательства, требований безопасности движения и экологической безопасности.

Лицензирование осуществляется в соответствии с Положением «О лицензировании перевозочной, транспортно-эксплуатационной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонт и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в ДНР»

Лицензирование распространяется на автотранспортные и другие предприятия независимо от форм собственности, предпринимателей, имеющих транспортные средства для перевозки грузов и пассажиров. Лицензируют транспортно-экспедиционные услуги, услуги по ремонту и техническому обслуживанию, выполняемые на коммерческой основе.

На каждый вид транспортной деятельности установлена свои **лицензии**:

- на перевозки грузов — «Г»;
- на перевозки пассажиров — «П»;
- на транспортно-экспедиционное обслуживание — «Т»;
- на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств — «С»;
- на перевозки опасных грузов — «ОГ».

Порядок выдачи лицензий предусматривает представление в отделения транспортной инспекции полной информации о предполагаемой транспортной деятельности, наличии соответствующей технической базы для качественного и безопасного осуществления этой деятельности, профессиональной подготовке водителей или лиц, ответственных за руководство эксплуатацией транспорта.

В процессе транспортной деятельности транспортная инспекция осуществляет контроль за соблюдением условий лицензирования. Этот контроль производится различными методами: контроль на линии, контроль на предприятиях, проверка жалоб клиентуры и конкурирующих предприятий. При нарушении условий безопасной эксплуатации и показателей транспортной деятельности, указанной в лицензии, транспортная инспекция может приостановить действие лицензии до устранения выявленных недостатков или аннулировать лицензию.

Службы безопасности движения автотранспортных предприятий и должностные лица, ответственные за безопасную эксплуатацию автотранспорта, являются непосредственными исполнителями комплекса мероприятий по профилактике ДТП. В деятельность этих служб входит анализ причин аварийности, разработка программ по снижению ДТП, повышение профессионального мастерства водителей, организация контроля за работой автомобилей на линии, обследование дорожных условий и др.

Таким образом, в ДНР сформирована система управления безопасностью дорожного движения, позволяющая на достаточно высоком уровне разработать и реализовать государственную политику по обеспечению безопасности функционирования транспортного комплекса.

Контрольные вопросы:

1. Назовите комплекс задач, которые решаются на общегосударственном уровне.
2. Назовите основные задачи, которые решаются на ведомственном уровне.
3. Назовите основные задачи, которые решаются на региональном уровне.
4. Назовите одну из форм государственного регулирования?

Лекция 20

Тема 1.4. Общие понятия об организации и безопасности движения транспортных средств

План

1. Перечень функций в дорожно-транспортном комплексе (ТДК) нормируемых государством

Литература

Ю.А.Рябокоть с.10-11

Вопрос №1 Перечень функций в транспортно-дорожном комплексе (ТДК), нормируемых государством

ТС

- стандартизация
- проектирование
- производство
- сертификация
- эксплуатация, ремонт и обслуживание
- контроль технического состояния
- переоборудование
- хранение АТС

Дорожные условия

- стандартизация дорог
- проектирование
- строительство
- обустройство
- обслуживание и ремонт
- контроль технико-эксплуатационных свойств

Организационная работа по перевозкам

- нормотворчество
- планирование
- координация
- материально техническое и финансовое обеспечение -исследование в области перевозок

Водители

- мед контроль
- профессиональная подготовка
- контроль квалификации
- контроль режима труда и отдыха
- производственный контроль

Госконтроль

- контроль на дорогах
- Гос. Тех. Осмотр (ГТО)
- сертификация ТО и Р ТС
- лицензирование и инспектирование перевозок
- экологический контроль
- санитарный контроль
- технический контроль дорожных условий
- аттестация специалистов

Перечень правоохранительных органов, действующих на транспорте

1. Суды - выносят приговоры по уголовным, гражданским, административным правонарушениям
2. Органы внутренних дел (ОВД) - обеспечивают исполнение норм в дорожном движении
3. Транспортная инспекция (ТИ) - регулирует рынок транспортных услуг; обеспечивает предупредительную работу по ОБД в самом предприятии
4. Государственная таможенная служба - обеспечивает защиту экономических интересов государства
5. Государственный комитет экологии - обеспечивает экологическую безопасность в транспортно-дорожном комплексе
6. Государственный санитарно-эпидемиологический надзор - обеспечивает санитарный контроль на транспорте
7. Государственный комитет по противопожарной безопасности - обеспечивает противопожарную безопасность на транспорте
8. Государственный технический надзор - обеспечивает безопасность тихоходной техники
9. Инспекция по труду - контролирует условия труда
10. Государственная инспекция по торговле и защите прав потребителей - защищает права потребителей
11. Госстандарт - обеспечивает исполнение стандартов и правил сертификации
12. Органы АТ
13. Антимонопольный комитет - обеспечивает соблюдение тарифов и норм, установленных в государстве

ГАИ была образована в 1935 г. в системе Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете народных комиссаров СССР. В 1936 г. ГАИ была передана в состав НКВД (МВД). 3 июля 1936 г. было утверждено первое положение о Госавтоинспекции, где были определены задачи ее деятельности.

Главной задачей ГАИ является обеспечение соблюдения юридическими лицами, должностными лицами, гражданами ДНР, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам ОБД, проведение мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни и здоровья граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства.

Обязанности ГАИ:

- контроль за соблюдением ПДД, а также нормативных правовых актов в области ОБД;

- принятие экзаменов на получение права управления автомобилем транспортными средствами, выдача водительских удостоверений, а также согласование программ подготовки водителей транспортных средств; регистрация и учет АМТС, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков;

- организация государственного технического осмотра АМТС. ТИ (техническая инспекция); регулирование дорожного движения; организация и проведение работы по розыску угнанных и похищенных АМТС, а также скрывшихся с мест ДТП; осуществление неотложных действий на месте ДТП;

- участие в работе градостроительных и технических советов, комиссий по приемке в эксплуатацию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и выдача соответствующих заключений на открытие маршрутов регулярного движения общественного транспорта. ДИ и ОД (дорожная инспекция и организация движения);

- осуществление государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения..

- КПО (контрольно-профилактический отдел)-обеспечивает законность действий личного состава ГАИ.

Контрольные вопросы:

1. Назовите перечень функций в транспортно-дорожном комплексе нормируемых государством для транспортных средств.

2. Назовите перечень функций в транспортно-дорожном комплексе нормируемых государством для водителей.

3. Назовите перечень функций в транспортно-дорожном комплексе нормируемых государством для Госконтроля.

4. Назовите перечень правоохранительных органов, действующих на транспорте.

5. Назовите главную задачу ГАИ.

. Назовите обязанности ГАИ.

Лекция 21

Тема 1.5. Основы организации дорожного движения

План

1. Основные характеристики дорожного движения.
2. Интенсивность, плотность транспортного потока, скорость.

Литература

Ю.А.Рябокоть с.14-20

Вопрос №1. Основные характеристики дорожного движения.

Принятие решений по организации дорожного движения перевозок, планированию работы транспортных систем, оценка эффективности функционирования улично-дорожной сети возможны только на основе изучения параметров транспортных потоков и зависимостей между ними в конкретных условиях.

Составление безмасштабной схемы перекрестка

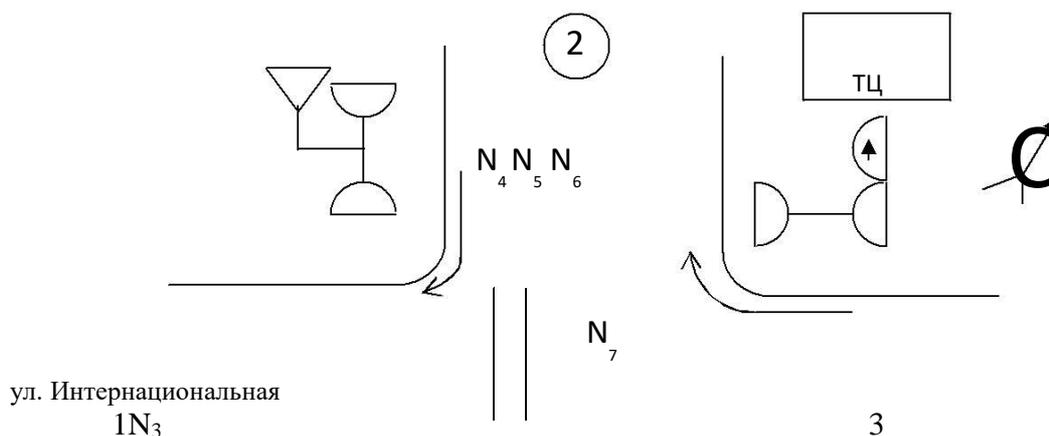


Рис. Схема перекрестка

① — номер подхода, N₁ - N₁₂ — номера потоков

На схему перекрестка наносятся направления движения транспортных потоков, обязательно выполняется привязка к общегородскому ориентиру (например, ж/д вокзалу, речному вокзалу, аэропорту), а также указывается направление на север, которое располагается в правом верхнем углу листа, указывая на его верхний край.

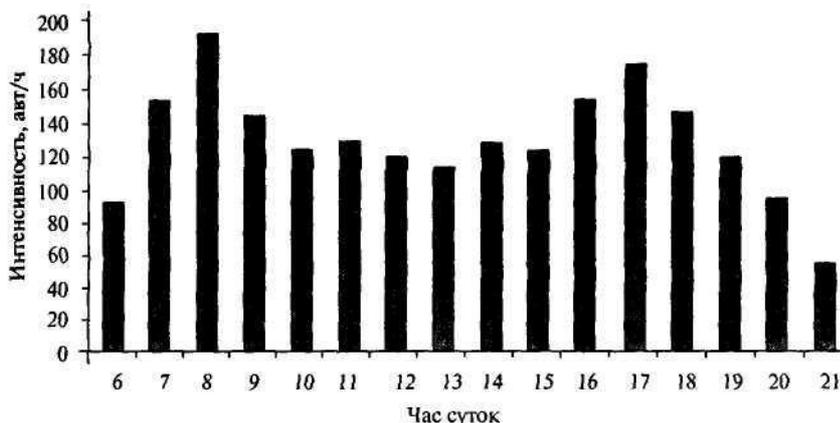
Таким образом, сбор и обработка информации о зависимостях между основными характеристиками транспортных потоков — *интенсивностью, плотностью и скоростью* — являются существенной частью деятельности по организации дорожного движения.

Вопрос №2. Интенсивность, плотность транспортного потока, скорость.

Интенсивность движения — это количество транспортных средств, проходящих через какое-либо сечение или отрезок дороги за единицу времени. Наиболее часто в качестве промежутка времени принимается один час, и соответственно интенсивность движения определяется как авт/час. При решении некоторых задач используют информацию о суточной и среднегодовой интенсивности движения.

Одной из основных особенностей изменения интенсивности движения является ее неравномерность во времени и пространстве. Изменение интенсивности движения в течение суток характеризуется, прежде всего, наличием утреннего и вечернего часов пик. В течение этих периодов времени отмечают высокую транспортную нагрузку, которая создает значительные проблемы участникам дорожного движения. Во время часа пик транспортная нагрузка составляет около 15 % от суточной. Типичный график изменения интенсивности движения в течение суток приведен на рис.

Сезонные колебания интенсивности движения способствуют формированию интенсивных транспортных потоков в летний период времени.



Кроме измерения интенсивности движения, необходимо определить состав транспортного потока, который характеризуется соотношением в нем транспортных средств различного типа. Состав транспортного потока влияет на загрузку дорог из — за разницы в габаритных размерах автомобилей и динамического габарита.

Под динамическим габаритом подразумевают участок дороги, минимально необходимый для безопасного движения в транспортном потоке с заданной скоростью автомобиля, длина которого включает в себя длину автомобиля и дистанцию безопасности.

Дистанцию безопасности можно определить как сумму тормозного пути и зазора безопасности, принимаемого равным 2...3м.

$$d = S_T + 2...3, \text{ м}$$

Тормозной путь находится по формуле:

$$S_T = V^2 / (2 * \varphi * g) + (t_1 + t_2) * V,$$

где V — скорость, км/ч;

φ – коэффициент сцепления;
 g – ускорение свободного падения, $g = 9,81 \text{ м/с}^2$;
 t_1 – время реакции водителя, в расчетах часто принимают $0,8 \text{ с}$; t_2 – время срабатывания тормозного привода.

Интенсивность движения может измеряться в физических или приведенных единицах (авт/ч или ед/ч). Чтобы привести к приведенным единицам используют коэффициент приведения $K_{пр}$, который определяется как отношение длины данного автомобиля к длине легкового автомобиля. Необходимость приведения к условному легковому автомобилю связана с решением практических задач ОДД и вызвана разницей в динамическом габарите транспортных средств. Рекомендуется принимать следующие значения $K_{пр}$:

Легковые автомобили - 1;

Мотоциклы

одинокые - 0,5

с коляской - 0,75;

Грузовые автомобили (лучше, если учитывается грузоподъемность транспортных средств, но если это тяжело, то принимают среднее значение) – 2,5;

Автобусы - 2,5;

Троллейбусы – 3,0;

Сочлененные автобусы и троллейбусы – 4,0;

Автопоезда (в зависимости от грузоподъемности), либо среднее значение 4,0.

Интенсивность по направлению в приведенных единицах можно вычислить как:

$$N = \sum^n (N_i * K_{пр}),$$

где N_i – интенсивность транспортных средств данного типа, авт/ч;

$K_{пр}$ – коэффициент приведения для данной группы транспортных средств; n – количество типов транспортных средств.

Повышенный уровень загрузки сети существует обычно в центральной части городов, районах формирования грузо- и пассажиропотоков.

Состав транспортного потока существенным образом влияет на условия и режимы движения автомобилей.

Это происходит вследствие различия динамических и тормозных качеств легковых и грузовых автомобилей.

Более низкая скорость движения грузовых автомобилей по сравнению с легковыми вынуждает водителей легковых автомобилей совершать обгоны для поддержания приемлемого для них скоростного режима. Маневрирование осуществляется в условиях ограниченной видимости при следовании легкового автомобиля за грузовым и также повышает риск попадания в ДТП.

Распределение значений коэффициентов приведения базируется в сравнении динамических габаритов различных типов транспортных средств.

Важность использования коэффициентов приведения при решении практических задач организации дорожного движения видна на примере анализа

транспортной нагрузки на пересечении улиц с различным составом транспортного потока.

Плотность транспортного потока определяется числом транспортных средств, приходящихся на 1 км полосы дороги. Единица измерения плотности транспортного потока — авт/км. С увеличением плотности транспортного потока сокращается дистанция между автомобилями, снижается скорость движения, увеличивается напряженность труда водителя, ухудшаются условия движения. Максимальная плотность транспортного потока достигается в заторовых ситуациях. Численные значения максимальной плотности определяются составом потока. Для смешанного состава транспортного потока она составляет около 100 авт/км, для преимущественно легковых автомобилей — до 150 авт/км.

Для понимания закономерностей изменения состояния транспортного потока при изменении транспортной нагрузки и осознанного выбора модели поведения необходимо, прежде всего, представлять зависимости между интенсивностью, плотностью и скоростью. В общем виде **соотношение между интенсивностью, плотностью и скоростью** описывается *основным уравнением транспортного потока*:

$$q = kv,$$

где q ~ интенсивность движения;

k — плотность транспортного потока;

v — скорость транспортного потока.

Мгновенная скорость — скорость транспортного средства в каком-либо сечении дороги. Измерение мгновенной скорости не представляет трудностей, так как при этом используют разнообразные средства измерений: секундомер, фиксирующий прохождение мерного участка; видеокамеру; радар; транспортный детектор.

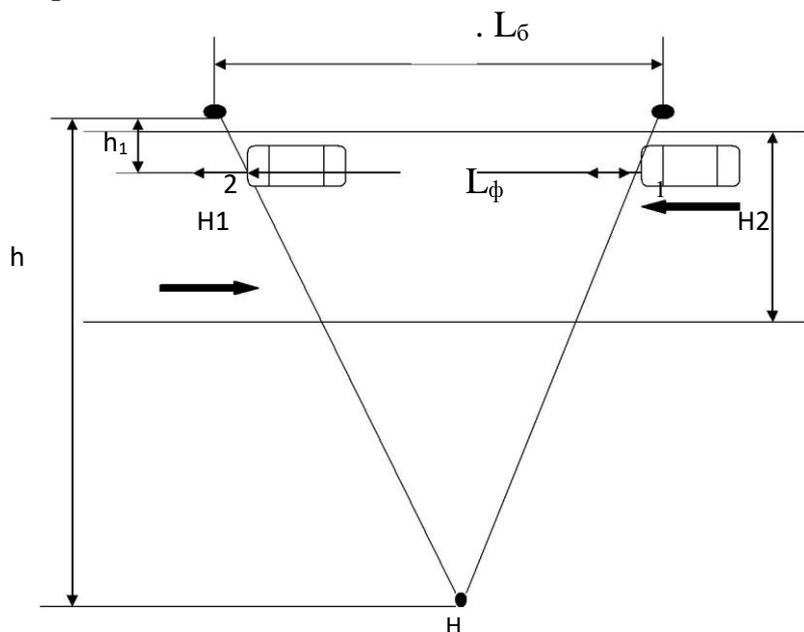


Рис. 7 Схема оформления протокола измерения мгновенных скоростей

Точка 1 – момент включения секундомера; точка 2 – момент остановки секундомера; точка Н – место наблюдателя

L_6 – базовое расстояние, м;

h – расстояние между базовыми объектами и наблюдателем, м;

h_1 – расстояние между траекторией движения ТС и базовым объектом, м; для легковых автомобилей принимаем 1м, для автобусов - 4м.

L_{ϕ} – фактическое расстояние между базовыми объектами.

На выбранном участке УДС выбираются 2 неподвижных объекта, например, соседние опоры освещения, рулеткой определяется расстояние между ними. У одного из наблюдателей секундомер, который он включает в момент прохождения переднего бампера автомобиля мимо первого базового объекта (точка 1), и останавливает секундомер, после того как передний бампер окажется в точке 2. Зафиксированное время проезда заносится в таблицу для каждого вида транспортных средств, в данном случае приняты легковой автомобиль (Л) и автобус (А). Необходимо провести не менее 50 замеров, для большей точности проводят не менее 100 замеров.

После проведения измерений производят обработку результатов. В первую очередь считают мгновенную скорость на участке УДС по следующим формулам:

$$V_{\text{мгн.}} = L_{\phi} / t * 3,6, \text{ км/ч}$$
$$L_{\phi} = L_6 - \Delta L = L_6 - (1 - h_1/h), \text{ м.}$$

Определив мгновенную скорость для всех 50 замеров для автомобиля и автобуса, ее значения заносим в таблицу.

Пространственная скорость оценивает изменение скоростного режима по длине магистрали, наиболее полно характеризует условия движения на улично-дорожной сети.

Скорость движения оценивают только с учетом времени движения автомобиля по улично-дорожной сети.

Скорость сообщения определяется с учетом задержек при движении. На основе данных о скорости транспортного потока можно определить такой удельный показатель, как *темп движения* — |величину, обратную скорости сообщения. Темп движения оценивает время прохождения единицы длины маршрута и предоставляет наглядную информацию об условиях организации движения и перевозок.

В совокупности все эти зависимости позволяют прогнозировать изменение состояния транспортного потока и пропускной способности при планировании мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения и развитию улично-дорожной сети.

Пропускной способностью дороги называют максимальное количество автомобилей, которое может пройти через заданное сечение дороги. Пропускная способность дороги и степень ее использования являются важнейшими проектировочными и эксплуатационными критериями. Уровень пропускной способности дороги определяется множеством факторов системы ВАДС: геометрическими характеристиками дороги и дорожными условиями, составом транспортного потока, методами и средствами регулирования движения. Степень воздействия многих факторов на пропускную способность сопоставима с влиянием параметров дороги, поэтому методически более правильно иметь в виду, что пропускная способность является характеристикой системы ВАДС.

Контрольные вопросы:

1. Дайте определение понятию «интенсивность движения».
2. На что влияет состав транспортного потока?
3. Как определить дистанцию безопасности?
4. Как определить плотность транспортного потока?
5. Как определить интенсивность движения транспортного потока?
6. Дайте определение понятию «мгновенная скорость».
7. Как рассчитать мгновенную скорость?
8. Дайте определение понятию «пространственная скорость».
9. Что называют пропускной способностью дороги?
10. Как определить темп движения?

Лекция 22

Тема 1.5. Основы организации дорожного движения

План

1. Дорожные условия и безопасность дорожного движения.
2. Влияние дорожных условий на безопасность движения.

Литература

Ю.А.Рябокоть с.23-24

Вопрос №1. Дорожные условия и безопасность дорожного движения.

Классификация автомобильных дорог

Автомобильные дороги в зависимости от интенсивности движения и народнохозяйственного значения разделяют на **пять категорий**:

К *дорогам I и II категорий* относят дороги общегосударственного значения, основные магистральные дороги республиканского значения. Интенсивность движения на дорогах I категории — свыше 7000 автомобилей в сутки, на дорогах II категории — от 3000 до 7000 автомобилей в сутки.

К *дорогам III категории* относят автомобильные дороги республиканского или областного значения, связывающие экономические и административные

районы, промышленные и культурные центры при интенсивности движения от 1000 до 3000 автомобилей в сутки.

Дороги IV и V категорий имеют, как правило, хозяйственное и административное значение. Интенсивность движения на дорогах IV категории — от 200 до 1000 автомобилей в сутки, на дорогах V категории — менее 200 автомобилей в сутки.

Основными элементами автомобильной дороги являются: полоса отвода, земляное полотно, дорожная одежда, кюветы, бровки, обрезы, проезжая часть, полоса движения.

Трассой дороги называют положение ее оси на местности. Трасса дороги состоит из прямых участков и горизонтальных кривых.

На автомобильных дорогах вся проезжая часть используется для движения, и поэтому всякий остановившийся автомобиль уменьшает количество полос движения, заставляя весь поток совершать маневр с заездом на соседнюю полосу. На автомобильных дорогах с неинтенсивным движением для остановок и стоянок автомобилей используют обочины, которые для этой цели укрепляют. При интенсивном движении, а также на дорогах, где обочины отсутствуют, для остановок автобусов устраивают карманы вне проезжей части и специальные площадки для остановки и временной стоянки других автомобилей.

Дороги I категории, рассчитанные на наиболее высокие скорости движения, имеют разделительную полосу между встречными потоками транспортных средств. Для каждого направления движения предусматривают две или более полосы движения.

Полосой движения называют долю проезжей части, имеющую ширину, достаточную для движения одного ряда автомобилей.

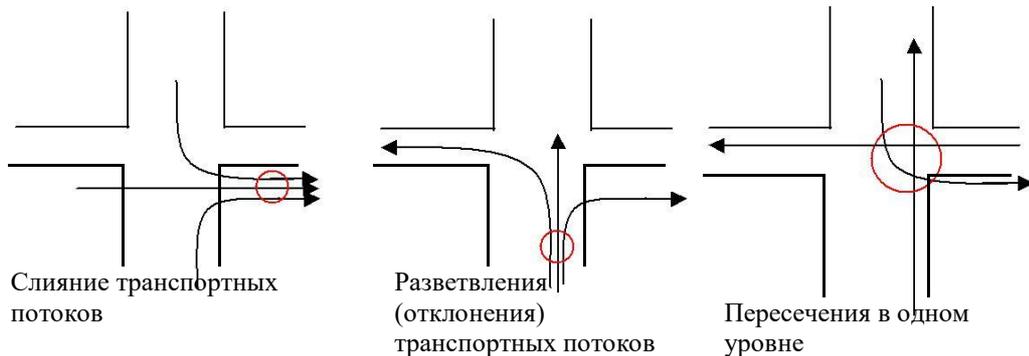
Для лучшей ориентировки водителей и предупреждения столкновений на пересечениях дорог устраивают разделительные или направляющие островки.

Безопасность движения в городах существенно зависит от параметров улиц, а также от характера их пролегания в плане. В зависимости от взаимного расположения улиц различают следующие геометрические схемы планировки города: радиальную, радиально-кольцевую, прямоугольную и смешанную. Основными элементами улиц являются: проезжие части, тротуары, обочины, разделительные полосы, трамвайные пути и др. Эти элементы, их назначение, ширина и способ размещения на городских улицах выбирают с учетом местных условий и категорий улиц.

Наиболее сложными для движения являются пересечения улиц и дорог в одном уровне, так как в этих местах сливаются и пересекаются транспортные потоки многих направлений. По конфигурации различают следующие схемы пересечений улиц и дорог в одном уровне:

- пересечение под прямым углом;
- пересечение под косым углом;
- Т-образное пересечение или примыкание
- У-образное пересечение или разветвление.

Места УДС, где осуществляется взаимодействие потоков, называют точками разделения, слияния и пересечения, т.е **конфликтными точками**.



Пересечения бывают трехсторонними и четырехсторонними

Встречаются также многосторонние перекрестки, образуемые пересечением более чем двух улиц.

Пересечения в одном уровне опасны из-за наличия конфликтующих точек взаимопересечения и слияния транспортных и пешеходных потоков, поэтому при больших размерах транспортного и пешеходного движения на магистральных улицах и дорогах пересечения устраивают в разных уровнях.

Одной из распространенных мер сокращения количества и степени опасности конфликтных точек является *канализирование движения*, под которым понимают разделение транспортных потоков и принудительное направление транспортных средств при помощи различных технических устройств по траекториям, наиболее благоприятным с точки зрения безопасности движения. Для канализирования движения чаще всего применяют разметку проезжей части и направляющие устройства, которые могут быть стационарными и временными. Так, к стационарным на-правляющим устройствам относятся островки, светящиеся маячки, ограждающий брус и др.; к временным — резиновые и пластмассовые конусы.

Одностороннее движение является одним из наиболее характерных приемов оперативной организации дорожного движения, достоинством которого является устранение конфликта движущихся навстречу друг другу транспортных средств. Кроме того, одностороннее движение позволяет:

- облегчить условия перехода проезжей части пешеходами;
- повысить безопасность движения в темное время из-за отсутствия ослепления светом фар встречных транспортных средств.

Вопрос №2. Влияние дорожных условий на безопасность движения.

Около 8 % дорожно-транспортных происшествий связано с дорожными условиями, наиболее важными из которых являются скользкость и ровность дороги. *Скользкость* может быть вызвана разными причинами. Дорога может быть скользкой от воды, снега или из-за особенностей дорожной одежды. При ухудшении дорожных условий, вызванных изменением погоды, уменьшается

количество ДТП с тяжелыми последствиями, но увеличивается количество мелких.

Аналогичное влияние на безопасность движения оказывают *неровности*. С одной стороны, увеличение неровностей способствует колебаниям автомобиля; при большой скорости возможен отрыв колес от дороги; при объезде препятствия возможно опрокидывание. С другой стороны, на неровной дороге водители снижают скорость движения, а значит, и опасность.

Продольный и поперечный профили дороги оказывают психологическое влияние на водителя. На узкой дороге с крутыми поворотами водитель постоянно находится в напряжении, поэтому быстрее утомляется. На широкой ровной дороге с большими радиусами закруглений у водителя притупляется чувство скорости, от относительного бездействия он теряет активность, внимательность. В этом случае возможно наступление состояния парагипноза.

Контрольные вопросы:

1. Классификация автомобильных дорог.
2. Назовите основные элементы автомобильной дороги.
3. Дайте определение понятиям «трасса» и «полоса движения».
4. Дайте определение понятию «конфликтные точки».
5. Назовите преимущества одностороннего движения.
6. Влияние дорожных условий на безопасность движения.

Лекция 23

Тема 1.5. Основы организации дорожного движения

План

1. Основные элементы активной, пассивной, послеаварийной и экологической безопасности дороги.
2. Водитель и безопасность движения.

Литература

Ю.А.Рябокоть с.24-27

Вопрос №1. Основные элементы активной, пассивной, послеаварийной и экологической безопасности дороги.

Под *безопасностью дороги* понимают ее свойства, обеспечивающие безопасное движение по ней транспортных средств и отсутствие отрицательного влияния на окружающую среду. Подобно безопасности транспортного средства, безопасность дороги складывается из активной, пассивной, послеаварийной и экологической безопасности.

Активная безопасность дороги — это ее свойства, препятствующие возникновению дорожно-транспортного происшествия. Главное требование к дороге — хорошие сцепные качества, от которых зависит динамика транспортных

средств, возможность остановиться перед препятствием, безопасно совершить маневр.

Для обеспечения *хороших сцепных качеств* дорожное покрытие должно быть шероховатым. Для этой цели в состав дорожных одежд вводят мелкие фракции дорожно-строительных материалов, которые выступая над поверхностью дороги, обеспечивают хорошее сцепление шин с покрытием. Вода ухудшает сцепление шин с дорогой, а большие глубокие лужи являются серьезным препятствием при движении с высокой скоростью. Поднимаемые в воздух потоки воды загрязняют стекла автомобилей и ухудшают видимость. Для отвода воды дороги всегда делают с уклоном в поперечном профиле. Вода, стекая с проезжей части, попадает на обочину, полосу отвода и впитывается в грунт.

Элементом активной безопасности дороги является *обочина*. На ней останавливаются транспортные средства и тем самым не создают помех другим участникам движения. В опасной ситуации можно воспользоваться обочиной для объезда внезапно возникшего препятствия. Для этого обочина должна быть достаточно широкой, ровной, неувлажненной

На активную безопасность дороги влияют ее *геометрические параметры*: ширина проезжей части и полос движения, уклон, радиусы закруглений, ширина разделительной полосы. Хорошее стационарное освещение дороги в темное время суток обеспечивает хорошую видимость. Иногда вблизи перекрестка поверхность дороги делают волнистой. Когда автомобиль въезжает на этот участок, его начинает трясти, и водитель вынужден снижать скорость. Такой элемент дороги называют *трясущей полосой*. На загородных дорогах между смежными полосами движения вдоль линии разметки иногда устанавливают кнопки (выступы). Если водитель заснет на такой дороге и автомобиль начнет съезжать с полосы, он наезжает на кнопки, которые либо начинают трясти его, либо опускаются вниз и издают при этом разные звуки.

Количество дорожных происшествий в сумерки и ночное время непропорционально велико, особенно в населенных пунктах без искусственного освещения.

Существует *ряд методов улучшения ориентирования водителей при ночном движении*: освещение дорог; устройство дорожных покрытий из светлых материалов («осветленные покрытия»); маркировка осевой линии, укладка светлых краевых полос; установка дорожных знаков с рефлектирующей или освещенной поверхностью; установка на дороге направляющих устройств, барьеров на разделительной полосе для защиты от ослепления. Из всех этих мероприятий особенно активно влияет на уменьшение количества ДТП искусственное освещение. Его введение снижает количество происшествий на 25—35 %.

На закруглениях загородных дорог, пролегающих в открытой местности, где затруднено восприятие поворота в темное время суток, вдоль обочины устанавливают столбики со световозвращателями: справа — красными, слева — белыми. В свете фар светящиеся световозвращатели на столбиках четко обозначают трассу.

К элементам активной безопасности дороги относят дорожные знаки, светофоры, а также другие устройства и элементы конструкции, поддерживающие безопасный режим движения.

Под *пассивной безопасностью* дороги понимают ее свойства, снижающие тяжесть последствий дорожно-транспортного происшествия, если такое произошло. Одним из элементов пассивной безопасности являются *ограждения*, которые устанавливают на опасных участках дорог с закруглениями, с крутыми и высокими откосами. Они предотвращают падение автомобиля с дороги.

На горных дорогах применяют так называемые *аварийные тупики*, в которые могут заехать автомобили с вышедшими из строя тормозами. (надпись за 100 м «аварийный тупик»)

К пассивной безопасности дороги относится *состояние прилегающей территории* (разделительная полоса м/у тротуаром и ПЧ)

- Послеаварийная безопасность дороги — это ее свойства, обеспечивающие скорейшую ликвидацию последствий ДТП. Для этой цели дороги оборудуют (телефонами, при помощи которых можно сообщить в ГИБДД о случившемся, вызвать «скорую помощь»). На загородных дорогах устанавливают также знаки сервиса.

Экологическая безопасность дороги — это ее свойства, обеспечивающие отсутствие вредного влияния дороги на окружающую среду. При строительстве дорог в качестве вяжущих применяют различные вещества. Эти вещества не должны быть токсичными, чтобы при растворении в воде и попадании в почву они не отравляли растительность и обитателей верхнего слоя почвы насекомых червей, грызунов и др.

Зимой во время гололеда дороги посыпают солью или поливают солевыми и кислотными растворами. Эти очень опасные для живых организмов вещества впоследствии смываются с дороги, впитываются в почву и также оказывают пагубное влияние на растительный и животный мир.

Часто через дорогу перегоняют домашний скот и птицу. На дорогу за городом выходят и дикие животные. Не понимая опасности, заключенной в движущемся автомобиле, они выходят навстречу ему и гибнут под колесами.

Вопрос №2. Водитель и безопасность движения.

Психофизиологические основы деятельности водителя

Физические и психологические требования к водителям транспортных средств могут быть определены исходя из анализа их деятельности. Водитель должен воспринимать большие объемы информации о характере и режиме движения всех участников, о состоянии дороги, окружающей среды, средствах регулирования, о состоянии узлов и агрегатов автомобиля. Кроме того, он должен эту информацию проанализировать и принять соответствующее решение, на что отводится ограниченное количество времени.

Дефицит времени часто является причиной дорожно-транспортного происшествия. Можно назвать следующие ошибки водителя, **связанные с дефицитом времени:**

- ошибка в проведении ситуационного анализа (например, водитель при приближении к перекрестку считает, что включенный желтый сигнал светофора сменится на зеленый, но включается красный);

- неверное принятие решения (например, вместо маневра, единственно необходимого в данной дорожно-транспортной ситуации, водитель применяет экстренное торможение);

- ошибочность действия (например, принято правильное решение применить экстренное торможение, однако водитель ошибочно нажимает педаль акселератора, увеличивая тем самым скорость).

Темперамент как свойство личности определяет динамик протекания психических процессов. Он проявляется в эмоциональной возбудимости и общей подвижности человека. Различают **четыре вида темперамента:**

- сангвинический;
- холерический;
- флегматический;
- меланхолический.

Сангвиник хорошо проявляет себя в водительской профессии, но иногда переоценивает свои возможности, может принимать поспешные решения.

Холерик исключительно активен, но недостаточные усидчивость и выдержка, бессистемность в работе снижают его качества как водителя, особенно в дальних рейсах.

Уравновешенность, спокойствие и медлительность *флегматика* благоприятно сказываются на работе, не требующей принятия быстрых решений в условиях дефицита времени.

Меланхолик менее пригоден для профессиональной деятельности водителя. Он склонен к излишним колебаниям, нерешительности, проявлениям эмоциональной неустойчивости.

По мере того как человек выполняет ту или иную работу, в его организме происходят процессы, которые в определенный момент приводят к снижению работоспособности. Такое состояние, возникшее под влиянием проделанной работы и сказывающееся на уровне работоспособности, называют *утомлением*. Субъективно утомление ощущается как чувство усталости, филологическая сущность которого заключается в сигнализации организма о необходимости прекратить или снизить интенсивность работы.

Состояние утомления является гораздо более частой причиной дорожно-транспортных происшествий, чем это принято считать. Иногда нарушение правил движения является не следствием небрежности или недисциплинированности водителя, а результатом развившегося утомления. Под влиянием утомления ухудшаются зрительные функции, двигательная реакция и координация движений, снижается внимание, теряется чувство скорости.

В результате утомления водитель теряет готовность к экстренному действию, происходит снижение бдительности, что свою очередь значительно повышает вероятность дорожного происшествия.

Известно, что *монотонность* сама по себе есть значительный фактор усыпления. Не способствует повышению бодрости и тепловой режим кабины водителя.

К этому комплексу факторов, влияющих на уровень работоспособности, нередко добавляется плохая организация труда водителей, при которой неверно составленный график не дает возможности полностью отдохнуть перед ночной поездкой или после нее.

Основными средствами предупреждения утомления и заторможенного состояния остаются организация режима труда и отдыха водителя.

Контрольные вопросы:

1. Что понимают под безопасностью дороги?
2. Дайте определение понятию «активная безопасность дороги».
3. Дайте определение понятию «пассивная безопасность дороги».
4. Дайте определение понятию «экологическая безопасность дороги».
5. Назовите основные ошибки водителя, связанные с дефицитом времени.
6. Дайте определение понятиям «холерик» и «сангвиник».
7. Дайте определение понятиям «флегматик» и «меланхолик».

Лекция 24

Тема 1.5. Основы организации дорожного движения

План

1. Психофизиологические характеристики водителя

Литература

Ю.А.Рябоконе с.27-28

Вопрос №1 Психофизиологические характеристики водителя

Психофизиологические характеристики отражают способность водителя воспринимать дорожную информацию, осмысливать ее, принимать решения и своевременно выполнять действия по управлению транспортным средством.

Ощущения — это отражения в сознании человека отдельных свойств предметов и явлений материального мира, непосредственно воздействующих на органы чувств. Различают ощущения зрительные, слуховые, обонятельные, кожные, двигательные вибрационные и др.

Зрительные ощущения. В процессе движения зрительный анализатор является основным источником информации об окружающей обстановке.

Решающее значение для зрения имеет *освещенность*. Для того чтобы глаза могли распознать предмет, необходим определенный уровень освещенности.

При изменении уровня освещенности глаз приспособляется к новым условиям. Этот процесс называется *адаптацией*. При переходе от темноты к свету глаз приспособляется быстрее, чем наоборот. Наибольшее затруднение для водителя возникают при резких изменениях освещенности дороги, при движении в условиях недостаточной освещенности при недостаточной контрастности. Во всех этих случаях процесс зрительного восприятия существенно замедляется.

При управлении автомобилем исключительно важная роль принадлежит зрительному восприятию скорости, направления движения и их изменений. Водитель по видимому относительному перемещению поверхности дороги и различных неподвижных предметов может судить о скорости и направлении собственного движения. Известно, что опытный водитель довольно точно воспринимает скорость движения автомобиля, не глядя на спидометр. Однако после продолжительной езды с большой скоростью он привыкает к ней, вследствие чего нередко превышает допустимую скорость.

Важную информацию получает водитель при восприятии дорожных знаков. Четкость и быстрота их восприятия во многом зависят от размеров знаков и расстояний их от водителя, скорости движения и контрастности букв и символов.

Умение точно оценивать временные интервалы, особенно при совершении различных маневров автомобиля на больших скоростях, имеет в ряде случаев решающее значение для безопасности движения. Оценка скоростей движения автомобилей, пешеходов и других подвижных объектов лежит в основе *динамического глазомера*, который является одним из основных элементов, определяющих мастерство водителя. Неправильная оценка временного интервала приводит к нервозности, резким приемам управления и, как следствие, к аварийной обстановке. Так, например, большинство ошибок водителей при обгоне связаны с неправильной оценкой интервала времени, расстояния до встречного автомобиля и его скорости.

Слуховые ощущения и восприятия. Как средство получения информации слуховое восприятие является для человека вторым по значению психическим процессом. Оно зависит от трех факторов: слухового анализатора, источника звука, среды, которая передает звук от источника к уху.

Слуховым ощущением называют реакцию слуховой системы на звук. Обычно считается, что человек воспринимает звуки в интервале частот от 20 до 20 000 Гц.

Уровень звукового давления зависит от амплитуды колебаний и измеряется в децибелах (дБ).

Шум в салонах легковых автомобилей должен быть в пределах норм, принятых для рабочих мест.

В кабинах грузовых автомобилей, особенно большой грузоподъемности, интенсивность шума превышает эти нормы и может достигать значительных величин. Допустимым пределом шума в кабине автомобиля считают 75 дБ.

Постоянно действующий шум оказывает отрицательное воздействие на органы слуха. Под влиянием шума удлиняется скрытый период двигательной реакции, снижается зрительное восприятие, ослабевает сумеречное зрение, нарушаются координация движений и функции вестибулярного аппарата, наступает преждевременное утомление.

Реакция — это ответное действие организма на какой-либо раздражитель. Вся деятельность водителя представляет собой непрерывную цепь различных двигательных реакций. *Двигательные Реакции* человека могут быть простыми и сложными.

Простая двигательная реакция — это быстрый ответ заранее известным одиночным движением на внезапно появившийся известный сигнал, например нажатие кнопки на световой или звуковой раздражитель.

При *сложных двигательных реакциях* ответные действия могут быть неодинаковыми и зависят от количественных и качественных характеристик различных сигналов, времени и места их появления. I

В большинстве случаев реакция водителя на неожиданно возникающий тормозной сигнал относится к сложным двигательным реакциям, и время ее может колебаться в широких пределах (0,4—1,5 с) в зависимости от профессионального опыта индивидуальных психофизиологических особенностей водителя.

Время двигательных реакций увеличивается при болезненном состоянии, утомлении, после употребления алкоголя. Водители, время двигательных реакций у которых превышает установленные нормы, к управлению автомобилем не должны допускаться.

К психическим процессам, имеющим важное значение для безаварийного вождения, относится *память*. В процессе обучения, при накоплении опыта и знаний в памяти откладываются приемы работы, соответствующие определенным дорожным ситуациям. В результате обучения и практики вырабатывается навык выполнения движений точно и быстро, без большого труда.

Если на пути движения автомобиля возникает опасность, то для выполнения необходимых действий водитель использует сочетание таких психических факторов, как внимание, практический опыт, память, быстрота реакции. Вместе с ними важную роль играет способность водителя к прогнозированию последующей дорожно-транспортной ситуации. И чем большей способностью к предвидению обладает водитель, тем меньше вероятность попадания его в аварийную ситуацию.

Важнейшей функцией, обеспечивающей прием и переработку информации, является внимание. *Внимание* — это активная направленность сознания человека на те или иные предметы и явления действительности или на определенные их свойства и качества при одновременном отвлечении от всего остального.

Важнейшими качествами внимания, необходимыми водителю автомобиля, являются: устойчивость, концентрация, объем распределение и переключение.

Устойчивость внимания — это способность сосредоточения в процессе работы в течение длительного времени.

С устойчивостью внимания тесно связано такое его качество как *концентрация* — сосредоточение внимания только на одном объекте с одновременным отвлечением от всего остального.

Объем внимания характеризуется количеством объектов, которые могут быть восприняты одновременно. Человек может одновременно охватить четыре —

шесть объектов, если условия восприятия не слишком сложные. У опытных водителей объем внимания больше, чем у начинающих.

Распределение внимания — способность человека контролировать и одновременно успешно выполнять несколько различных действий. Обычно человек может распределять внимание между двумя разнородными действиями, причем одно из них для него привычно.

Переключение внимания — это способность быстро менять объекты внимания или переходить от одного вида деятельности к другому.

Контрольные вопросы:

1. Психофизиологические характеристики водителя. Зрительные ощущения.
2. Психофизиологические характеристики водителя. Слуховые ощущения и восприятия.
3. Основные качества внимания: устойчивость, концентрация, объем распределение и переключение.

Лекция 25

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ

План

1. Определение и классификация ДТП.
2. Механизм и причины возникновения ДТП

Литература

Ю.А.Рябокоть с.28-31

Вопрос №1. Определение и классификация ДТП.

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

Классификация ДТП:

по видам

- ◆ столкновение (когда движущиеся механические транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог);
- ◆ опрокидывание (когда механическое транспортное средство потеряло устойчивость и опрокинулось, кроме случаев, когда опрокидывание произошло в результате столкновения транспортных средств или наезда на неподвижные предметы);
- ◆ наезд на неподвижное препятствие (когда механическое транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет, напр, опора моста, столб, дерево);

◆ наезд на пешехода (когда механическое транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся механическое транспортное средство, получив травму);

◆ наезд на велосипедиста (когда механическое транспортное средство наехало на человека, передвигающегося на велосипеде (без подвесного двигателя) или он сам, натолкнулся на движущееся механическое транспортное средство, получив травму);

◆ наезд на стоящее транспортное средство (когда механическое транспортное средство наехало или ударило о стоящее транспортное средство);

◆ наезд на гужевой транспорт (когда механическое транспортное средство наехало на упряжных, вьючных, верховых животных или повозки транспортируемые этими животными);

◆ наезд на животных (когда механическое транспортное средство наехало на диких или домашних животных);

◆ прочие происшествия, т.е. не относящиеся к перечисленным видам (сходы трамваев с рельсов, падение перевозимого груза на людей, падение пассажира в салоне и т.д.)

Внутри каждого из названных видов дорожно-транспортных происшествий могут быть выделены несколько групп. Например, столкновения могут быть *встречными* и *попутными*. В свою очередь *попутное столкновение* может быть столкновением двух транспортных средств или *цепным* столкновением, в котором принимает участие более двух (иногда несколько десятков) транспортных средств. Несмотря на то что цепные столкновения происходят при меньших относительных скоростях, чем встречные, ущерб от них достигает большей величины за счет участия нескольких транспортных средств.

по тяжести

◆ со смертельным исходом

В число погибших включаются пострадавшие, скончавшиеся на месте ДТП, по пути следования в лечебное учреждение и в течение 7 суток с момента возникновения ДТП.

◆ с телесными повреждениями людей

Раненым считается лицо, получившее телесные повреждения, вызвавшие потерю трудоспособности или необходимость госпитализации на срок не менее одного дня либо назначение после оказания первой медицинской помощи амбулаторного лечения. Телесные повреждения различают тяжкие, менее тяжкие и легкие, включая ссадины, царапины, кровоподтеки и т.д.

◆ с материальным ущербом

К материальному ущербу относится ущерб только от повреждений транспортных средств, грузов, дорог, дорожных сооружений или иного имущества, т.е. прямой ущерб. Существует также косвенный ущерб, связанный с потерей трудоспособности людей, их лечением и временным или полным исключением из сферы деятельности общества.

по характеру (механизму);

по месту возникновения и т.д.

К ДТП не относятся происшествия:

- с тракторами и самоходными машинами при выполнении ими производственных операций из-за нарушения правил эксплуатации;
- возникшие в результате стихийных бедствий;
- на закрытых территориях предприятий и учреждений;
- во время спортивных соревнований;
- возникшие в результате умышленных действий, направленных на причинение ущерба жизни и здоровью людей, а также материального ущерба.

Вопрос №2. Механизм и причины возникновения ДТП

Безопасная дорожно-транспортная ситуация — это такие положение и скорость транспортных средств на дороге, при которых не возникает угрозы ни одному из участников движения.

Опасная дорожно-транспортная ситуация — это такие положение и скорость транспортных средств на дороге, при которых в результате неправильных действий одного из участников движения возникла реальная угроза ДТП, но при этом существует возможность его предотвращения.

Аварийная ситуация — это опасная ситуация, при которой избежать происшествия невозможно.

Сопутствующие факторы — обстоятельства, влияющие на развитие дорожно-транспортной ситуации, которые либо облегчают (+), либо отягчают (—) последствия дорожно-транспортного происшествия.

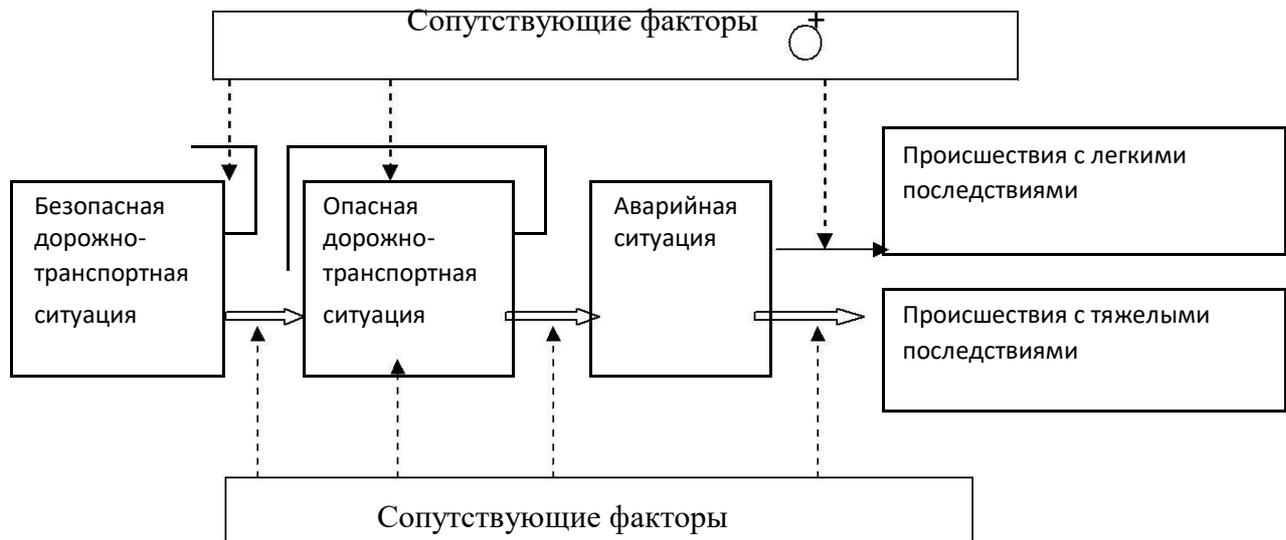


Рис 1. Схема зарождения и развития дорожно-транспортного происшествия

Рассмотрим в качестве примера механизм возникновения одного дорожно-транспортного происшествия. Во время м транспортным средством. Безопасная ситуация перешла в опасную в тот момент, когда водитель, неправильно оценив расстояние до встречного транспортного средства, приступил к обгону с выездом

на полосу встречного движения водитель совершил столкновение со встречным (неправильные действия), вместо того чтобы отказаться от обгона (правильные действия) и сохранить безопасную ситуацию. Сопутствующим фактором в данном случае было движение встречного транспортного средства с превышением скорости. Водитель не ожидал, что оно быстро приблизится, и принял неправильное решение приступить к обгону. Так возникла опасная ситуация.

В какой-то момент времени водитель осознал возможность столкновения со встречным транспортным средством, но вместо того, чтобы снизить скорость и занять свою полосу движения (правильные действия), тем самым вновь создав безопасную ситуацию, водитель увеличил скорость (неправильные действия), чтобы успеть завершить обгон. А следовавший за ним водитель приблизился к обгоняемому автомобилю и ограничил возможность безопасного возвращения на свою полосу движения (сопутствующий фактор). Так возникла аварийная ситуация.

Из создавшейся аварийной ситуации существует несколько выходов с относительно легкими последствиями. Например, водитель мог дать сигнал фарами встречному водителю и приступить к экстренному торможению, чтобы снизить до минимума скорость к моменту столкновения, или предпринять попытку отеснить следовавшего за ним водителя и хотя бы частично занять свою полосу движения, или выйти влево за пределы дороги и избежать столкновения, получив при этом явно меньший ущерб. Возможны и другие рациональные решения (правильные действия). Однако водитель, не успевая завершить обгон, принял неверное решение: прижаться как можно ближе к обгоняемому транспортному средству и таким образом разъехаться со встречным (неправильные действия). Но принятых мер оказалось недостаточно. Встречный водитель не снижал скорости, так как полагал, что обгоняющий либо закончит обгон, либо вернется на свою полосу. Произошло встречное столкновение двух транспортных средств на высокой скорости с тяжелыми последствиями. Сопутствующим фактором в данном случае было и то, что обгоняемое транспортное средство двигалось не по краю проезжей части, а несколько сместившись к середине, так как его водитель не видел обгоняющего.

Следует заметить, что действия водителя, которые в данном происшествии были неправильными, в другом случае могли оказаться правильными. Например, могло оказаться так, что водитель, увеличив при обгоне скорость движения, успел его завершить и опасная ситуация перешла в безопасную. Могло также оказаться, что при попытке снизить скорость и занять свою полосу движения водитель не справился с управлением (сопутствующий фактор — скользкая дорога), автомобиль занесло и произошло столкновение сразу нескольких транспортных средств. Следовательно, нельзя считать, что увеличение скорости или, наоборот, торможение, или какие-то другие действия во всех случаях являются правильными или неправильными. Каждая дорожно-транспортная ситуация индивидуальна, и если она перешла в опасную или аварийную, то выход из нее в каждом случае также индивидуален.

Подобно факторам, сопутствующим дорожно-транспортному происшествию, могут существовать факторы, сопутствующие безопасной дорожно-транспортной ситуации. Так, в приведенном примере, когда водитель принял решение приступить к обгону, сопутствующим фактором мог быть совет сидящего рядом пассажира отказаться от обгона. Когда при появлении угрозы столкновения водитель принял решение сойти с дороги влево, сопутствующим фактором могло быть отсутствие ограждений и препятствий на полосе отвода. В этом случае происшествие могло закончиться деформацией некоторых деталей подвески.

Только ясное представление механизма дорожно-транспортного происшествия, выявление его причин и всех сопутствующих факторов позволят сделать правильное заключение о виновности участников происшествия, наметить рациональные пути предупреждения происшествий, воздействуя в первую очередь на их причины и во вторую — на сопутствующие факторы.

При анализе происшествия наиболее просто отнести его причину к человеку, который, как считают иногда, обязан мгновенно реагировать на изменение других элементов дорожно-транспортной ситуации. В отличие от систем автоматического регулирования человек не имеет запрограммированной системы ответов на вопросы, которые ставит изменяющаяся дорожно-транспортная ситуация. Рассматривая возможные варианты решения возникшей задачи в ограниченный промежуток времени, он может допускать ошибки, количество которых увеличивается при утомлении.

Контрольные вопросы:

1. Дайте определение понятию «Дорожно-транспортное происшествие».
2. Классификация ДТП по видам.
3. Классификация ДТП по тяжести.
4. Назовите происшествия, которые не относятся к ДТП.
5. Дайте определение понятию «Безопасная дорожно-транспортная ситуация».
6. Дайте определение понятию «Опасная дорожно-транспортная ситуация».
7. Дайте определение понятию «Аварийная ситуация».
8. Охарактеризуйте схему зарождения и развития дорожно-транспортного происшествия.

Лекция 26

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ

План

1. Учет и анализ ДТП.
2. Экспертиза и расследование ДТП

Литература

Ю.А.Рябокоть с.31-35

Вопрос №1. Учет и анализ ДТП.

Учет дорожно-транспортных происшествий

Эффективность деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения во многом зависит от полноты и достоверности информации о дорожно-транспортных происшествиях. Это обеспечивается наличием системы учета ДТП и выполнением Правил учета ДТП всеми организациями, осуществляющими транспортную деятельность.

В соответствии с Законом «О безопасности дорожного движения» на территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей оценки безопасности дорожного движения. К таким показателям относят количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей, число нарушителей Правил дорожного движения, количество административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения. Учету подлежат ДТП с участием хотя бы одного находящегося в движении транспортного средства, повлекшие гибель, телесные повреждения людей либо повреждения транспортных средств, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества.

В транспортным средствам относятся автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, мопеды, велосипеды с подвесными двигателями, трамваи, троллейбусы и другие самоходные механизмы независимо от мощности двигателя и максимальной скорости, а также гужевой транспорт (за исключением вьючных и верховых животных).

Дорожно-транспортные происшествия, в которых погибли или получили ранения люди, включаются в государственную статистическую отчетность. К числу погибших относятся лица, скончавшиеся на месте ДТП или в течение семи суток с момента происшествия. Лица, получившие при происшествии телесные повреждения, включаются в число раненых в тех случаях, когда наступила потеря трудоспособности, существует необходимость госпитализации на срок не менее одного дня либо назначено амбулаторное лечение после оказания первой медицинской помощи.

Дорожно-транспортные происшествия учитываются Госавтоинспекцией; предприятиями, организациями, министерствами и ведомствами, имеющими транспортные средства; дорожными и коммунальными организациями.

Включаются только ДТП, в результате которых погибли либо были ранены люди.

Учет ДТП, обработку материалов с целью получения статистических данных ведут различные организации:

- ОВД в лице ГАИ;
- АТП;
- дорожная служба;
- медицинские учреждения.

В ГАИ на каждое отчетное ДТП заполняют карточку учета ДТП, которую хранят в течение 3-х лет. Учетная карточка составляется на основании первичных документов, оформляемых дежурной группой ГИБДД на месте ДТП (справка или протокол 6 ДТП, схема ДТП, протокол осмотра ТС, протокол осмотра места ДТП, объяснения водителей, показания свидетелей).

На уровне АТП учитываются все ДТП происшедшие с принадлежащими им транспортными средствами. Данные заносятся в карточку учета, утвержденную Минтрансом России. Не реже одного раза в месяц данные сверяются с ГАИ.

Учет ДТП дорожными службами ведется по форме утвержденной Федеральной дорожной службой. Учитываются все ДТП происшедшие на закрепленных участках дорог. Не реже одного раза в месяц осуществляется сверка с ГАИ.

Медицинские учреждения независимо от форм собственности учитывают сведения о раненых в ДТП, которые обратились или были доставлены для оказания медицинской помощи, а также о доставленных погибших и раненых в ДТП. Форма учета определяется Министерством здравоохранения и медицинской промышленности.

Анализ статистических данных выявляет причины ДТП как обобщенно по элементам системы ВАДС, так и детально по каждому элементу. Исходя из целей и задач анализа ДТП различают 3 основных метода.

1. **Количественный** - оценивает уровень аварийности по месту (перекресток, улица, город, регион, страна) и времени совершения (час, день, месяц). Различают абсолютные показатели и относительные. **Абсолютные** дают общее представление об уровне аварийности, позволяют проводить сравнительный анализ во времени и показывают тенденции изменения (общее число ДТП, число убитых и раненных, суммарный ущерб от ДТП). **Относительные** показатели позволяют проводить сравнительный анализ уровня аварийности различных стран, городов, регионов и т.д. Например:

- относительный показатель аварийности, учитывающий пробег ТС:

$$K_a = \Sigma n_{\text{ДТП}} / \Sigma L$$

$\Sigma n_{\text{ДТП}}$ - число ДТП за рассматриваемый период;

- ΣL - суммарный пробег ТС за тот же период коэффициент тяжести ДТП.

$$K_T = \Sigma n_y / (\Sigma n_p)$$

Σn_y - число погибших;

Σn_p - число раненных.

Показатель для России примерно 11, для Японии 2-3, для Омска и Омской области 4-5.

2. **Качественный анализ ДТП** - служит для установления причинно-следственных факторов возникновения ДТП и степени их влияния на ДТП. Он позволяет выявить причины и факторы по каждому из составляющих системы ВАДС. Анализ причин ДТП позволяет свести их в следующие группы:

- несоблюдение ПДД участниками движения;
- выбор водителями неправильных режимов движения;
- снижение психофизиологических функций участников дорожного движения (переутомление, употребление алкогольных напитков, лекарств и т.д.);
- плохое техническое состояние ТС;
- неправильное размещение и крепление груза;
- неудовлетворительное устройство и содержание элементов дорог и дорожной обстановки;
- неудовлетворительная организация дорожного движения.

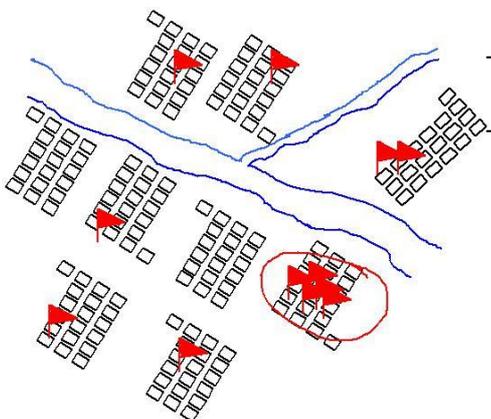
Анализ ДТП установил, что на каждые 100 ДТП приходится около 250 причин и сопутствующих факторов. В каждой фазе развития ДТП можно выделить одну главную причину. В последующих фазах происшествия эта причина может стать второстепенной, а главной та, которая в первой фазе была сопутствующей.

По мировой статистике распределение причин ДТП носит следующий характер:

- из-за неправильных действий человека (60-70%);
- из-за неудовлетворительного состояния дорог (20-30%);
- из-за технической неисправности а/м (10-20%).

На практике анализ ДТП не выполняется в таком комплексном виде с установлением межсистемных взаимодействий, поэтому причины ДТП в официальной статистике формулируют иным образом. *Перечень основных причин аварийности* включает управление транспортом в нетрезвом состоянии, превышение скорости, нарушение правил маневрирования, нарушение правил проезда пешеходных переходов, нарушение правил обгона выезд на полосу встречного движения, нарушение правил проезда перекрестков, очередности, ДТП по дорожным условиям, неподчинение сигналам регулирования, требованиям дорожных знаков и разметки, нарушение правил перевозки людей, нарушение правил остановки и стоянки, несоблюдение дистанции, управление транспортными средствами с техническими неисправностями и др.

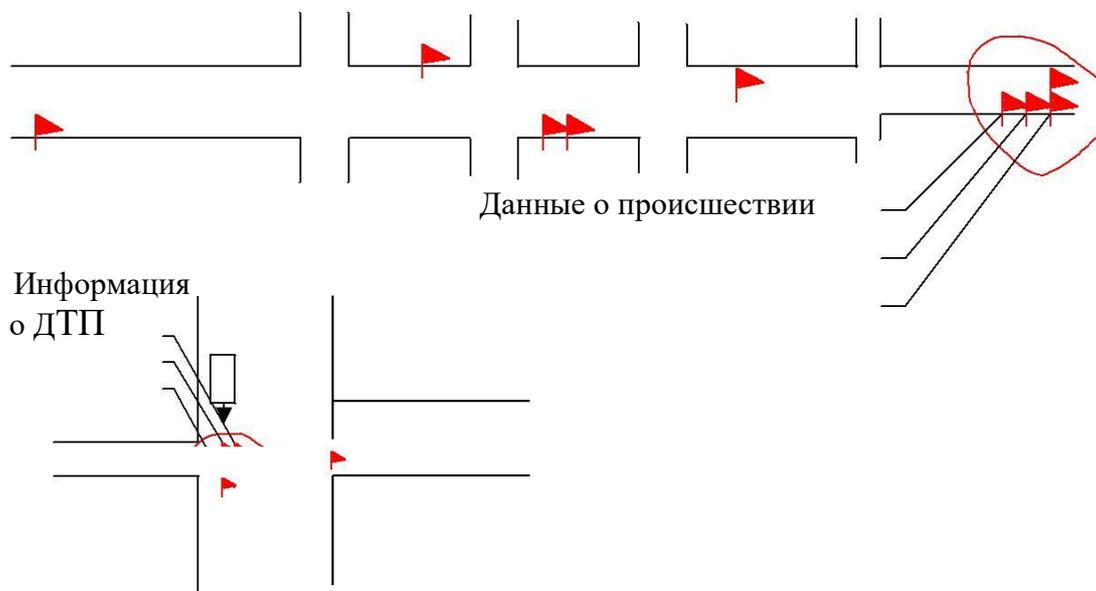
3. **Топографический анализ** - предназначен для выявления мест концентрации ДТП в пространстве (пересечение, участок дороги, магистраль, город). Существует три вида топографического анализа:



Карта ДТП - карта района в соответствующем масштабе.

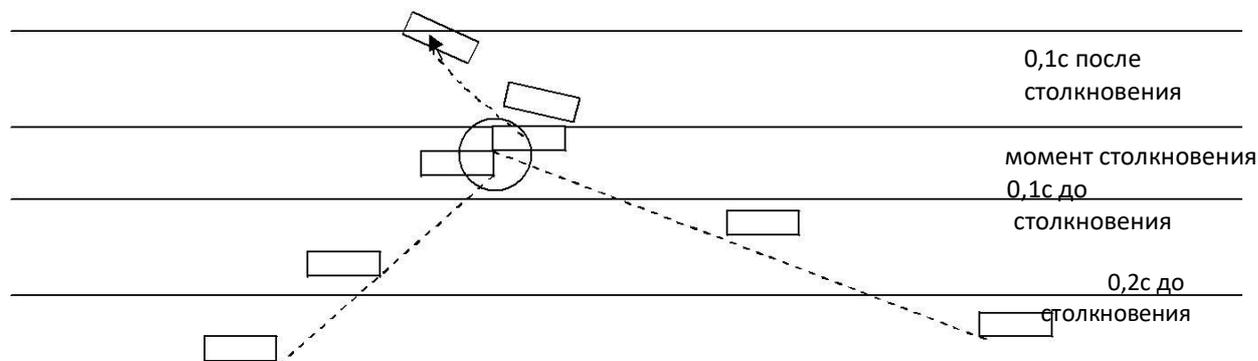
На карте условными обозначениями нанесены места совершения ДТП. В результате проявляются «очаги» ДТП, привлекая внимание специалистов

- Линейный график - составляется для участка или всей автомобильной дороги. Укрупненный масштаб позволяет более подробно классифицировать ДТП. Очаги ДТП подсказывают о неблагоприятных дорожных условиях, сложившихся в местах их сосредоточения.



Масштабная схема - представляет собой схему ДТП на пересечении или площади, выполненную в крупном масштабе. На ней символами наносятся транспортные средства, участники ДТП, направления их движения и т.п. Схема позволяет принимать решения о необходимости совершенствования ОД на конкретном участке УДС.

4. **Ситуационный** анализ подразумевает исследование динамики конкретного ДТП во времени. Чаще всего применяется для экспертиз и обучения водителей.



Вопрос №2. Экспертиза и расследование ДТП

Автотехническая экспертиза - это научно-техническое исследование, проводимое лицами, имеющими специальные знания для объективного установления всех причинно-следственных факторов возникновения ДТП и действий прямых и косвенных участников ДТП.

Различают судебные и служебные экспертизы или расследования.

Судебная экспертиза проводится, как правило, в случаях ДТП с тяжелыми последствиями, когда необходимо установить степень виновности каждого из участников движения. Она выполняется в соответствии с законом, по заданиям органов, занимающихся рассмотрением уголовных и гражданских дел.

Служебная экспертиза или расследование выполняется сотрудниками организаций, за которыми закреплены транспортные средства, или сотрудниками дорожных подразделений, на участке которых произошло ДТП. Она проводится для выявления причин и условий, которые способствовали ДТП. В состав экспертов, при необходимости, кроме автотехника, могут быть включены врачи, криминалисты и т.д., т.е. специалисты различного профиля. На основании проведенной экспертизы комиссия или эксперт представляет акт, в котором излагаются результаты исследования.

В акте 7 разделов:

1. Состав комиссии, место ДТП, его обстоятельства,
2. Условия предшествующие ДТП:
 - кто, когда выпустил водителя в линию,
 - проходил ли он мед. осмотр,
 - соблюдал ли установленный маршрут движения,
3. Сведения о дорожных условиях на месте ДТП,
4. Сведения о водителе: классность, стаж, разрешенные категории, участие в бывших ДТП, административные взыскания,
5. Информация о ТС: общий пробег, возраст, когда проходил ТО 2, выполнение заявочного ремонта,
6. Состояние профилактической работы у перевозчика,
7. Заключение причины ДТП и предлагаемые меры по устранению недостатков.

Один экземпляр акта передается в РТИ.

Контрольные вопросы:

1. Назовите организации, которые ведут учет ДТП.
2. Количественный анализ ДТП.
3. Как определяется относительный показатель аварийности?
4. Как определить коэффициент тяжести ДТП?
5. Количественный анализ ДТП.
6. Топографический анализ ДТП.
7. Ситуационный анализ ДТП.
8. Дайте определение понятию «автотехническая экспертиза».
9. Дайте определение понятию «судебная экспертиза».

10. Дайте определение понятию «служебная экспертиза».

11. Назовите разделы акта экспертизы.

Лекция 27

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ

План

1. Роль информационных систем

Литература

Ю.А.Рябоконе с.35-36

Вопрос №1 Роль информационных систем

Управляя автомобилем, водитель воспринимает информацию о состоянии дороги, об объектах, расположенных на ней, о состоянии автомобиля. Наиболее важными источниками информации, позволяющими водителю ориентироваться и выдерживать безопасный режим движения, являются дорожные знаки, светофоры и разметка.

Основная задача дорожных знаков — принудительное регулирование режима движения и предписание маршрутов участникам движения с целью снижения суммарных затрат на перемещение грузов и пассажиров и обеспечения максимального уровня безопасности движения.

Существующие дорожные знаки имеют, как правило, неизменную информацию. Дорожные условия и параметры движения транспортного потока между тем могут существенно меняться. При этом дорожный знак может не соответствовать сложившимся условиям, поэтому созданы и эксплуатируются так называемые многопозиционные дорожные знаки, в которых информация может изменяться. Например, в разное время суток может быть разное ограничение скорости.

В настоящее время применяют две системы дорожных знаков: символьную и словесную. *Символьные дорожные знаки* распространены практически во всех европейских странах, подписавших «Конвенцию о дорожных знаках и сигналах» в 1968 г. в Вене. Эта система дорожных знаков используется и в нашей стране.

Словесные знаки в основном используются в США и в некоторых странах Латинской Америки, Африки, Азии.

Существует три типа конструкций дорожных знаков.

Знаки со световозвращающей поверхностью представляют собой пластину из алюминиевого сплава или пластмассы, на которую наклеен цветной световозвращающий материал. Основой этого материала является алюминиевая

фольга, на которую нанесен цветной слой с вкраплениями мельчайших стеклянных шариков диаметром около 0,2 мм. Такие знаки применяют на дорогах, не имеющих стационарного освещения, где водители всегда включают фары. Свет фар, попадая на стеклянные шарики, возвращается в обратном направлении, поэтому знак воспринимается водителем как светящийся. Однако эти знаки чувствительны к загрязнению. При этом они отражают свет хуже, а чистке поддаются плохо.

Знаки с внутренним освещением представляют собой пустотелый пластмассовый корпус со стеклом, на котором нанесено изображение дорожного знака. Внутри корпуса имеются источники света: обычно четыре лампы накаливания, реже люминесцентные лампы. Такие знаки применяют на городских дорогах, имеющих стационарное освещение, где водители включают фары очень редко.

Знаки с внешним освещением — это обычно информационно-указательные знаки больших размеров. Они представляют собой металлические щиты с нанесенным на них цветным изображением. Источники света (фонари) расположены перед знаком, направлены на него и освещают его со стороны. Такие знаки в нашей стране применяют довольно редко.

Светофоры информируют участников движения о разрешении или запрещении движения на пересечении или участке дороги. Применяют три основных типа светофоров:

- *транспортные* — для регулирования транспортных и пешеходных потоков;
- *пешеходные* — для регулирования только пешеходных потоков;
- *специальные* — для регулирования движения по реверсивной полосе, движения трамваев, троллейбусов и др.

Транспортные светофоры имеют единое для всех стран расположение красного, желтого и

зеленого сигналов, сверху вниз — для светофоров с вертикальным расположением и слева направо — с горизонтальным. Наиболее распространенным является трехсекционный светофор с вертикальным расположением секций. Транспортный светофор может иметь дополнительные секции для регулирования право- и левоповоротных потоков. Конструкция светофорной секции включает в себя пять основных элементов:

- корпус (пластмассовый или металлический);
- отражатель (алюминиевый с полированной светоотражающей поверхностью);
- светорассеивающая линза (из цветного стекла или пластмассы);
- источник света (лампа накаливания или галогенная лампа);
- козырек для защиты от солнечных лучей или дождя.

Пешеходные светофоры служат для регулирования пешеходных потоков. Как правило, они работают в сочетании с транспортными светофорами. Первые пешеходные светофоры представляли собой двухсекционный транспортный

светофор с красной и зеленой секциями, на линзах которых были написаны слова «стойте» и «идите». В связи с тем, что на круглых линзах можно было разместить только сравнительно мелкие буквы, которые плохо читались, такие светофоры были вскоре заменены специальными пешеходными светофорами, выполненными в виде коробки с прямоугольными цветными стеклами, на которых были написаны слова «стойте» и «идите». Впоследствии эти светофоры были заменены на светофоры с круглыми линзами с изображенными на них красным символом стоящего и зеленым символом идущего пешехода.

Для регулирования движения транспортных средств по реверсивным полосам применяются светофоры с двумя сигналами: зеленый в виде стрелы, направленной вниз, и красный в виде двух перекрещивающихся наклонных линий. Зеленый разрешает движение на полосе, над которой расположен, красный запрещает.

Перед особо опасными участками дорог и пересечениями (железнодорожные переезды, разводные мосты и пр.) применяются светофоры с двумя горизонтально расположенными и попеременно мигающими красными сигналами, запрещающими движение.

Для регулирования движения трамваев, троллейбусов применяют специальные светофоры с четырьмя сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы Т. Различные комбинации включения этих сигналов разрешают или запрещают движение по направлениям.

К **дорожной разметке** относят линии, надписи и иные обозначения на проезжей части, бордюрах и других элементах дороги и дорожных сооружений. С помощью дорожной разметки обозначают полосы движения, границы проезжей части, границы мест стоянки и мест запрещения стоянки, пешеходные переходы, остановки транспортных средств общего пользования, а также указывают разрешенные направления движения по полосам.

На проезжую часть наносят также надписи и обозначения, помогающие водителю ориентироваться и не носящие характер ограничений

Контрольные вопросы

1. Назовите основную задачу дорожных знаков
2. В каких странах распространены символные дорожные знаки?
3. В каких странах используют словесные знаки?
4. Что представляют собой знаки со световозвращающей поверхностью?
5. Что представляют собой знаки с внутренним освещением?
6. Что представляют собой знаки с внешним освещением?
7. О чем информируют светофоры участников дорожного движения?
8. Назовите основные типы светофоров.
9. Какие элементы включает конструкция светофорной секции?
10. Какие линии относят к дорожной разметке?

Лекция 28

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ

План

1. Безопасность при организации пассажирских перевозок
2. Требования безопасности движения к техническому состоянию подвижного состава.

Литература

Ю.А.Рябокоть с.41-45

Вопрос №1. Безопасность при организации пассажирских перевозок

Организация обязана:

- перед открытием маршрутов регулярных перевозок пассажиров в порядке, определяемом п. 5.2 настоящего Положения и другими нормативными документами, касающимися организации перевозок пассажиров, оценить соответствие технического состояния автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, трамвайных путей, паромных переправ, по которым проходят маршруты, их инженерного оборудования требованиям безопасности движения;

- корректировать в зависимости от результатов обследования расписание движения в сторону снижения скорости в случае существенного ухудшения дорожных условий, а также на осенне-зимний период.

На каждый маршрут регулярных пассажирских перевозок должны быть составлены паспорт и схема маршрута с указанием опасных мест. В указанные документы должны своевременно вноситься данные об изменении дорожных условий.

Графики (расписания) движения должны разрабатываться в соответствии с установленными правилами на основе нормирования скоростей перед открытием маршрутов регулярных перевозок, а также на действующих маршрутах. Нормативы скорости (времени) движения должны обеспечивать безопасные режимы движения транспортных средств в реальных условиях движения на маршруте, соответствовать скорости, разрешенной Правилами дорожного движения, дорожными знаками, предусматривать возможные задержки, связанные с организацией дорожного движения, задержки на железнодорожных переездах и т.п.

Графики выпуска транспортных средств на линию должны формироваться с учетом изменения пассажиропотоков по дням недели и часам суток в целях обеспечения перевозок пассажиров без нарушения норм вместимости транспортных средств.

Каждый водитель, выполняющий городские, пригородные, междугородные и туристские рейсы с пассажирами, должен быть обеспечен графиком движения на маршруте с указанием времени прохождения остановок, населенных пунктов и других ориентиров, схемой маршрутов с указанием опасных участков.

Организации и водители-предприниматели обязаны использовать транспортные средства, полная масса которых не превышает фактическую грузоподъемность расположенных на маршрутах мостов, эстакад, путепроводов, других искусственных сооружений.

При неблагоприятных изменениях дорожных или метеорологических условий, создающих угрозу безопасности перевозок пассажиров (разрушение дорожного покрытия, гололедица, сильный туман, заносы и т.д.), организация обязана провести оперативную корректировку графиков (расписаний) движения в сторону снижения скорости или отменить график движения, а при необходимости не допустить к выезду на линию или обеспечить другим образом прекращение движения транспортных средств.

Система управления транспортными процессами предусматривает определенный ряд организационных мероприятий, их очередность и безусловное исполнение требований норм и правил организации транспортного процесса и безопасности перевозок. Проектные решения по организации перевозок, обеспечение их подвижным составом, людскими ресурсами, материально-техническими и денежными средствами в зависимости от объемов и сложности поставленных задач, возлагаются на аппарат управления предприятия. Качество и надежность в исполнении транспортной работы зависит от уровня организации производства и его ресурсного обеспечения.

Вопрос №2. Требования безопасности движения к техническому состоянию подвижного состава.

1. К водителям:

- категория Д,
- стаж не менее 3 лет,
- предрейсовый и послерейсовый мед. контроль, -ежегодная мед. комиссия,
- ежегодные занятия по программе тех. минимум по 40 часов, -ежегодная аттестация водителей.

2. К автобусам:

- дополнительные световые сигналы (верхние и задние),
- экипировка автобусов, указатели впереди, сбоку, сзади, внутри (№ маршрута, схема движения),
- прохождение ГТО 2 раза в год,
- на горных маршрутах пробег автобуса не должен превышать 300000 км,
- рисунок протектора не более 3 мм, '
- стаж водителя 3 года на пассажирских перевозках.

3. К дорожным условиям:

- маршрут открывает администрация
- перед открытием обследуются дорожные условия, составляется схема на которой отмечаются опасные участки, остановки, разворотные площадки,

-схема маршрута согласовывается с ГАИ,
-дорожные условия обследуются 2 раза в год на основании методики обследования.

По результатам обследования маршрута, составляется акт и передается в администрацию (маршрут может быть закрыт).

По ледовым переправам движение запрещено.

При перевозке детей запрещено автобусам останавливаться вне дороги, двигаться задним ходом, $V=60$ км, должны быть включены фары, знак с надписью «дети», 2 сопровождающих взрослых и закрыты окна.

Остановочные пункты обустраивают городские власти - коммунальными службами.

Контрольные вопросы:

1. Какими документами должен быть обеспечен водитель, выполняющий городские, пригородные, междугородные и туристские рейсы с пассажирами?

2. Какие действия должна совершить организация при неблагоприятных изменениях дорожных или метеорологических условий?

3. Назовите основные документы, которые должны быть составлены на каждый маршрут регулярных пассажирских перевозок.

4. Назовите основные требования к водителям по безопасности перевозок пассажиров автобусами.

5. Назовите основные требования к автобусам по безопасности перевозок пассажиров автобусами.

6. Назовите основные требования к дорожным условиям по безопасности перевозок пассажиров автобусами.

Лекция 29

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ

План

1. Дополнительные требования к безопасности перевозок пассажиров автобусами.

2. Дополнительные требования к перевозке опасных грузов

Литература

Ю.А.Рябокоть с.44-45

Вопрос №1. Дополнительные требования к безопасности перевозок пассажиров автобусами

1.К водителям:

-категория Д,

-стаж не менее 3 лет,

-предрейсовый и послерейсовый мед. контроль, -ежегодная мед. комиссия,

-ежегодные занятия по программе тех. минимум по 40 часов, - ежегодная аттестация водителей.

2.К автобусам:

-дополнительные световые сигналы (верхние и задние),
-экипировка автобусов, указатели впереди, сбоку, сзади, внутри (№ маршрута, схема движения),
-прохождение ГТО 2 раза в год,
-на горных маршрутах пробег автобуса не должен превышать 300000 км,
-рисунок протектора не более 3 мм, ' -стаж водителя 3 года на пассажирских перевозках.

3.К дорожным условиям:

-маршрут открывает администрация,
-перед открытием обследуются дорожные условия, составляется схема на которой отмечаются опасные участки, остановки, разворотные площадки,
-схема маршрута согласовывается с ГАИ,
-дорожные условия обследуются 2 раза в год на основании методики обследования.

По результатам обследования маршрута, составляется акт и передается в администрацию (маршрут может быть закрыт).

По ледовым переправам движение запрещено.

При перевозке детей запрещено автобусам останавливаться вне дороги, двигаться задним ходом, $V=60$ км, должны быть включены фары, знак с надписью «дети», 2 сопровождающих взрослых и закрыты окна.

Остановочные пункты устраивают городские власти - коммунальными службами.

Вопрос №2 Дополнительные требования к перевозке опасных грузов

Опасные грузы — вещества, физические, химические и биологические свойства которых могут причинить вред жизни, здоровью людей, либо окружающей природной среде.

Нормативные документы:

1.Постановление правительства 372-92 «Утверждение правил перевозки опасных грузов АТ»;

2.Правило перевозки опасных грузов АТ Пр МТ №73-95

3.ГОСТ 19888 «Опасные грузы» (классификация, свойства, маркировка)

Правила не распространяются на технологические перевозки (внутри предприятий) и перевозки Министерства обороны.

Классы опасных веществ:

1. Взрывчатые вещества (ВВ),
2. Сжатые (сжиженные) газы (ГСЖ),
3. Легко воспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ).
4. Легко воспламеняющиеся твердые вещества (ЛВГ),
5. Окисляющие вещества (ОК),
6. Ядовитые вещества (ЯВ) и инфекционные вещества (ИВ),
7. Радиактивные вещества (РВ),
8. Едкие вещества (ЕВ),
9. Прочие вещества.

Существует международный договор по перевозке, хранению опасных грузов - ДОПОГ.

Особо опасные грузы (ООГ) - к особо опасным грузам относятся вещества, которые требуют особых мер предосторожности (для перевозки необходимо получить разрешение органов внутренних дел, согласовать маршрут перевозки с ГАИ, Обеспечить сопровождение перевозки машиной ГАИ).

Организация перевозок:

1. Требуется специальная лицензия (на перевозку спец. веществ),
2. Предприятием назначается лицо ответственное за безопасность перевозки опасных грузов,
3. Свидетельство о допуске ТС к перевозке конкретного вещества (необходимо получить в районном ГАИ и передать водителю),
4. Грузоперевозчик должен составить маршрутный лист водителю,
5. Грузоотправитель обязан иметь бригаду для ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Задачи ГАИ при перевозке опасных грузов.

1. Выдавать свидетельство о допуске ТС к перевозке опасных грузов (районное ГАИ по месту нахождения перевозчика),
2. Согласование маршрута перевозки,
3. Сопровождение при перевозке:
 - особо опасные грузы,
 - горная местность,
 - колонна автомобилей более 3.
4. Надзор за соблюдением ПДД водителей (ДПС).

Контрольные вопросы:

1. Назовите дополнительные требования к безопасности перевозок пассажиров автобусами к водителям.
2. Назовите дополнительные требования к безопасности перевозок пассажиров автобусами к автобусам.

3. Назовите дополнительные требования к безопасности перевозок пассажиров автобусами к дорожным условиям.
4. Дайте определение понятию опасные грузы.
5. Дайте определение понятию особо опасные грузы.
6. Приведите классификацию опасных веществ.
7. Организация перевозок опасных грузов.
8. Задачи ГАИ при перевозке опасных грузов.

Лекция 30

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ План

1. Работа отдела БДД ПАТП.
Организация работы по обеспечению безопасности движения на транспорте.

Вопрос №1. Работа отдела БДД ПАТП. Организация работы по обеспечению безопасности движения на транспорте.

Для руководящего состава АТП, начальников отделов, служб вопросы обеспечения БД являются важнейшими в их деятельности. Отметим основные задачи в этом направлении.

Руководитель АТП отвечает за деятельность предприятия в целом, и по вопросам БД он обязан:

- назначить на должности, связанные с обеспечением БД, лиц, прошедших специальное обучение и периодическую аттестацию;
- разработать для всех сотрудников, деятельность которых влияет на БД, должностные инструкции, устанавливающие их обязанности по предупреждению ДТП;
- утверждать план мероприятий по предупреждению ДТП и контролировать его выполнение;
- принимать меры по улучшению условий труда, отдыха и быта работников АТП, к повышению их квалификации;
- обеспечить изучение нормативных документов по вопросам БД сотрудниками АТП и систематически контролировать их знания.

Служба эксплуатации непосредственно организует перевозку грузов и пассажиров, соответственно по вопросам БД её задачами являются:

- обеспечение нормальной продолжительности рабочего дня водителей, разработка для них графиков движения и суточных заданий, соответствующих условиям на маршрутах, и контроль за их соблюдением;
- обследование дорожных условий на маршрутах АТП, выявление недостатков и принятие мер к их устранению;

- организация предрейсовых и других медицинских обследований водителей, контроля наличия и правильности оформления путевых и товарно-транспортных документов;
- организация стажировки и учёбы водителей, проведение инструктажей водителей об особенностях движения на маршруте и изменениях дорожных и метеоусловий;
- соблюдение ПДД в части перевозки грузов и пассажиров;
- составление паспортов и схем автобусных маршрутов с указанием опасных участков и контроль их наличия у водителей автобусов;
- проведение обследования автобусных маршрутов (не менее 2 раз в год), нормирование скоростных режимов движения автобусов;
- налаживание устойчивой линейной связи транспортных средств с диспетчерскими пунктами.

Техническая служба:

- обеспечивает качественное выполнение ТО и ремонта автомобилей, организует контроль технического состояния автомобилей при выходе из ТО и ремонта, а также на выпуске-возврате;
- обеспечивает проведение ежегодных технических осмотров транспортных средств;
- проводит мероприятия по повышению квалификации рабочих и ИТР;
- обеспечивает комплектование транспортных средств (огнетушители, аптечки, знаки аварийной остановки, противооткатные упоры);
- организует контроль технического состояния автомобилей на линии и в случае необходимости техническую помощь водителям на линии.

Отдел кадров АТП:

- организует работу по подбору, расстановке и воспитанию водителей и ремонтных рабочих, а также водителей-наставников для инструктажей и стажировок неопытных водителей;
- изучает причины текучести кадров и принимает меры по их устранению;
- планирует подготовку и повышение квалификации водителей и ремонтных рабочих;
- обеспечивает прохождение водителями обязательного медицинского переосвидетельствования.

Служба безопасности движения:

- разрабатывает совместно с другими службами, подразделениями и общественными организациями АТП мероприятия по предупреждению ДТП и контролирует их выполнение;
- систематически контролирует выполнение службами и подразделениями АТП нормативных документов по обеспечению БД и вносит руководству предложения по устранению выявленных недостатков и нарушений;
- ведёт учёт ДТП и нарушений ПДД водителями АТП, анализирует причины их возникновения, в установленном порядке подготавливает отчёты о ДТП и принятых мерах по их предупреждению;

- организует агитационно-массовую работу по безопасности ДД в коллективе (проведение лекций, вкладов, бесед, конкурсов, консультаций, показ кинофильмов и т.д.);

- систематически информирует водительский состав, ИТР, руководство АТП о состоянии аварийности, причинах и обстоятельствах ДТП;

- принимает участие в служебном расследовании причин и обстоятельств возникновения ДТП, а также выявлении нарушений установленных норм и правил по обеспечению БДД, связанных с недостатками в работе АТП;

- организует в коллективе АТП разбор совершённых водителями ДТП, нарушений ПДД и правил технической эксплуатации транспортных средств;

- контролирует допуск водителей к управлению транспортными средствами;

- контролирует прохождение водителями предрейсовых медицинских осмотров, соблюдение установленных сроков медицинского переосвидетельствования;

- контролирует проведение службой эксплуатации инструктажей водителей об особенностях эксплуатации транспортных средств с учётом погодных и климатических условий;

- контролирует работу водителей-инструкторов по БД и водителей наставников;

- совместно с другими службами организует занятия с работниками АТП по изучению ПДД и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности ДД;

- организует работу кабинета (класса) по БД по плану, утверждённому руководителем АТП, и оборудует его в соответствии с методическими указаниями;

- участвует в работе аттестационной комиссии по повышению квалификации водителей;

- систематически (один раз в месяц) сверяет данные о ДТП, в которых участвовал подвижной состав АТП, с данными ГИБДД;

- принимает участие в деятельности соответствующих комиссий по обследованию автомобильных дорог на маршрутах работы транспортных средств АТП;

- обобщает и распространяет положительный опыт безаварийной работы водителей-передовиков, лучших бригад, автоколонн (отрядов);

- совместно с отделом кадров оформляет и предоставляет руководству АТП материалы о награждении водителей значком "За работу "без аварий" II и III-й степеней.

Служба безопасности движения АТП имеет право:

- проверять работу других служб и подразделений АТП по предупреждению ДТП, требовать от соответствующих руководителей и работников АТП необходимых материалов, устных и письменных объяснений;

- проверять при необходимости у водителей АТП наличие удостоверений на право управления транспортными средствами, талонов к ним, путевой и товарно-транспортной документации;

- отстранять в установленном законодательством порядке от работы водителей и других работников АТП, состояние или действия которых угрожают БД, и требовать от соответствующих руководителей принятия к ним необходимых мер;

- запрещать выпуск на линию подвижного состава АТП или возвращать его с линии при обнаружении технических неисправностей, угрожающих БД;

- решать в установленном министерством порядке вопрос о запрещении движения транспортных средств АТП при обнаружении в содержании или оборудовании дорог недостатков, угрожающих БД;

- вносить предложения руководству АТП о поощрении работников, служб и подразделений за хорошую организацию работы по обеспечению безопасности движения транспортных средств, а также ходатайствовать о привлечении к ответственности должностных лиц, которые не обеспечивают выполнение требований нормативных документов по вопросам БД.

Перечень документации, которая должна вестись в АТП по вопросам БД:

1. Папка приказов и распоряжений по вопросам БД.
2. План мероприятий по предупреждению ДТП.
3. Материалы о результатах проверок служб и должностных лиц по вопросам БД.
4. Материалы по проведению служебных расследований.
5. Личные карточки водителей.
6. Журнал учёта дорожно-транспортных происшествий.
7. Журнал учёта нарушений правил дорожного движения водителями.

Контрольные вопросы:

1. Обязанности руководителя ПАТП по вопросам БД.
2. Задачи службы эксплуатации по вопросам БД.
3. Задачи технической службы по вопросам БД.
4. Задачи отдела кадров по вопросам БД.
5. Какими вопросами занимается служба безопасности движения?
6. Назовите права службы безопасности движения АТП.
7. Назовите перечень документации, которая должна вестись в АТП по вопросам БД.

Лекция 31

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ

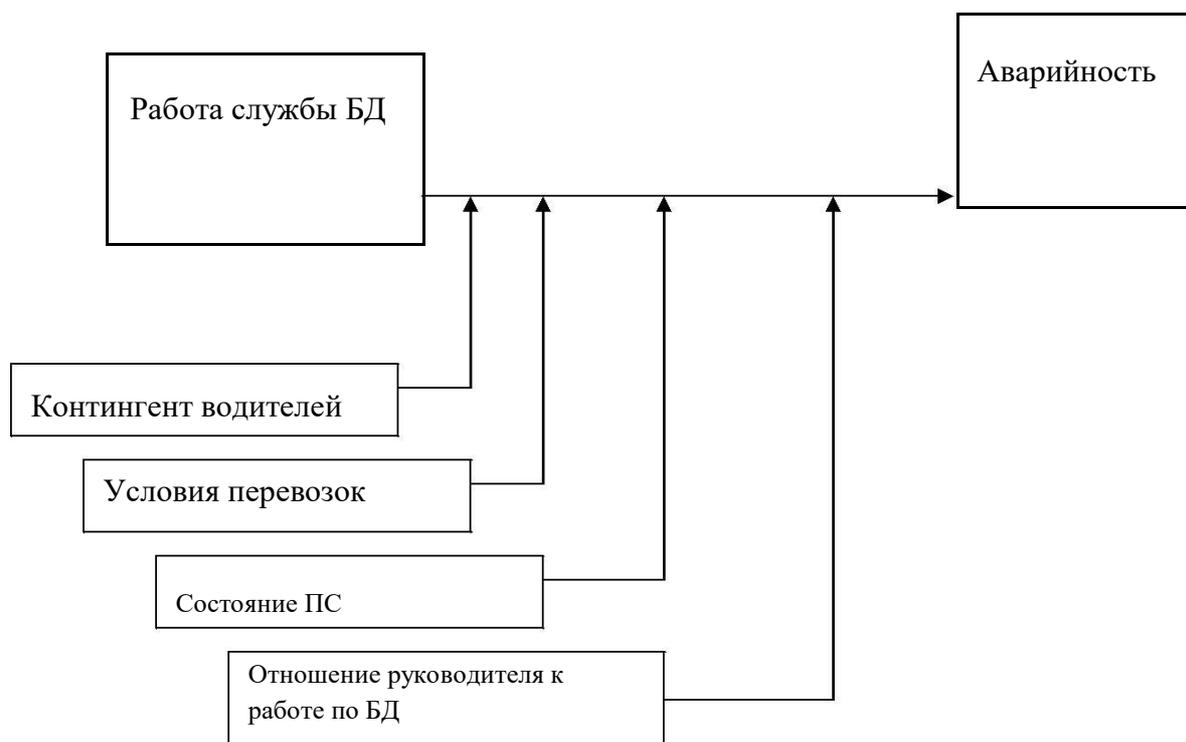
План

1. Оценка эффективности работы службы БД предприятия

Литература

Ю.А.Рябоконе с.40-44

Вопрос №1. Оценка эффективности работы службы БД предприятия



Эффективность работы службы БД оценивается не по числу выявленных негативных факторов, а на основании отчетов перед аттестационной комиссией о запланированной работе и ее результатах.

Задачи при ОД пассажирских перевозок:

1. Прокладка маршрутов (наибольшая удаленность от места проживания пассажиров-500 м);
2. Размещение остановочных пунктов, их обустройство;
3. Размещение разворотных площадок, их обустройство;
4. Организация приоритета на маршрутах;
5. Нормирование скорости на маршруте.

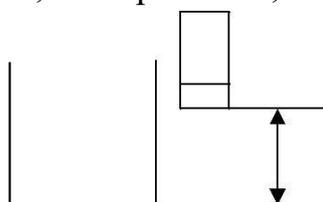
1. Прокладка маршрутов: требования дорожным условиям - ширине дорожной части, твердое покрытие.

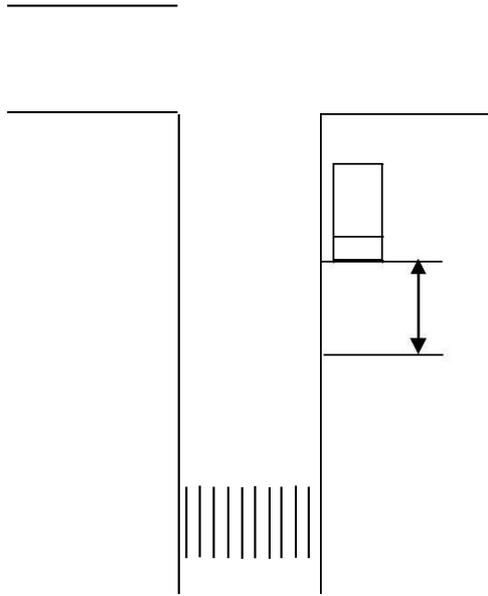
2. Размещение остановочных пунктов: технические условия на размещение параметров и обустройство остановочных пунктов ОП ГПТ 1974г.

а) остановочные пункты (ОП) должны размещаться на расстоянии 400-600 метров по длине маршрута в городских условиях;

б) ОП должны быть максимально приближены к перекрестку или пешеходному переходу;

в) остановка автобусов и троллейбусов должна быть за перекрестком на расстоянии не менее 40 м, на перегоне 3,5 от пешеходного перехода





3-5m

г)

$$P_c = \frac{3600}{t_{Ha} * N_a}$$

где P_c - Пропускная способность остановочного пункта, t_{ea} -
нахождение автобусов на остановке, (30-40 секунд)

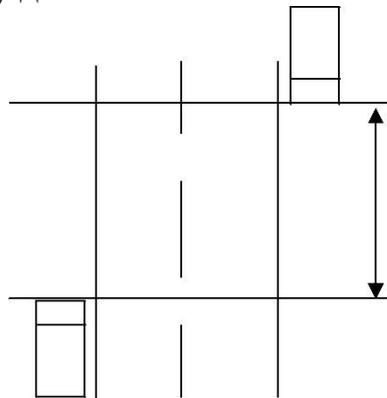
N_a - число автобусов которые могут одновременно находиться на этой
остановке,

$$t_{Ha} = t_n + t_{n-в} + t_y$$

t_n - подхода, t_y - ухода,
 $t_{n-в}$ - посадки-высадки.

д) должны быть возвышения над проезжей частью, уклон, освещение

е) на узких дорогах остановки должны быть на расстоянии не менее чем
50 м друг от друга по ходу движения



4. Организация приоритета на маршрутах

а) автобусы и троллейбусы,

б) специализация погрузки,

в) специализация дорог

На перекрестках запрещено маневрирование всех ТС, кроме
пассажира транспорта;

г) специальная фаза при светофорном регулировании проезда
перекрестков.

5. Нормирование скорости на маршруте:

Расчет времени рейса. Время движения разделяется на периоды
утренний и вечерний пик.

Проводится 5 измерений. Время рейса назначают по худшему автобусу
Окончательное время рейса:

$$ок T_p = T_p \pm 2P$$

Для зимнего периода к времени рейса +15%, весенне-осеннего-12%.

Контрольные вопросы:

Лекция 32

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ
План

1. Организационно-технические мероприятия по предупреждению ДТП и повышению БДД.
2. Ответственность за нарушение правил дорожного движения

Вопрос №1. Организационно-технические мероприятия по предупреждению ДТП и повышению БДД.

Общие требования к системе обеспечения безопасности дорожного движения заключаются в минимизации времени на осуществление транспортного процесса при условии соблюдения безопасности движения и обеспечении защиты окружающей среды.

Эти требования могут быть реализованы при осуществлении последовательного комплекса мероприятий, которые можно объединить в 5 основных групп:

- 1) повышение транспортной культуры всех участников движения;
- 2) совершенствование конструктивных и эксплуатационных характеристик транспортных средств, создание безопасных автомобилей, разработка, создание и внедрение автоматически управляемого безрельсового транспортного средства;
- 3) совершенствование архитектурно-планировочных решений при строительстве и реконструкции городов (транспортные пересечения в разных уровнях, объездные пути вокруг городов, создание бестранспортных зон и т.д.);
- 4) совершенствование и разработка новых методов управления и организации дорожного движения, разработка и создание единой автоматизированной информационной транспортной системы;
- 5) поэтапная разработка принципиально новых способов перемещения пассажиров и грузов.

Реализация этих мероприятий должна осуществляться на общегосударственном уровне с привлечением различных ведомств и организаций.

Вопрос №2. Ответственность за нарушение правил дорожного движения

К ответственности могут привлечь любое лицо, нарушившее Правила, будь то водитель, пешеход и даже пассажир. Это также касается должностных лиц, в том числе, тех, кто отвечают за безопасность дорожного движения.

Нарушения, совершенные по НЕОСТОРОЖНОСТИ: не знал, не увидел, не учел, не освобождают от ответственности, хотя могут повлиять на смягчение наказания.

Процедура привлечения к ответственности за нарушение ПДД чаще всего начинается с инспектора ГАИ, который фиксирует нарушение и в большинстве случаев тут же определяет наказание.

Согласно презумпции невиновности, каждый человек считается невиновным, пока его вина не будет доказана. Подозреваемый в правонарушении может приводить любые доказательства, подтверждающие его невиновность, в том числе отрицать предъявленные обвинения. Доказывать наличие события правонарушения - обязанность органов, привлекающих лицо к ответственности.

Однако возможности фото- и видеоаппаратуры в наши дни достигли значительных высот - поэтому спорить с инспекторами ГАИ и доказывать их неправоту бывает очень не просто. Да и суды чаще всего безоговорочно встают на их сторону.

Ответственность зависит от серьезности правонарушения и его последствий.

Ответственность бывает 3-х видов:

1. Гражданская (обязанность возместить убытки при причинении вреда, например, в ДТП);
2. Административная (наказание за: нарушение ПДД, причинение легкого и средней тяжести вреда здоровью);
3. Уголовная (наказание за причинение тяжкого вреда здоровью или смерти).

Гражданская ответственность

Говоря проще, возникает в случаях, когда один ГРАЖДАНИН из-за нарушения Правил, причинил **ущерб имуществу** кого-либо, (например, в результате ДТП). Согласно [Гражданского кодекса \(ГК\)](#) - тот, кто нанес вред, тот и обязан его возместить. Хотя не редки случаи, когда ущерб возмещают несколько владельцев*: и тот, кто был за рулем и тот, в чьей собственности находится авто.

Получается, что собственник автомобиля может оказаться «без вины виноватым». Помните о таком нюансе, когда будете доверять свой автомобиль кому-либо!

Т.е. гражданская ответственность - это, если хотите, материальная ответственность владельцев авто (и собственника, и водителя) перед пострадавшими.

Владелец пострадавшего имущества вправе требовать возмещения: - расходов на восстановление имущества (ремонт) ; - реального ущерба (стоимости утраты товарного вида); - неполученных из-за ущерба доходов (упущенной выгоды).

Возьмем пример: водитель, выезжая со двора, не уступил дорогу другому водителю, в результате чего произошло ДТП. В этом случае, на того, кто нарушил ПДД, и будет возлагаться гражданская ответственность - как минимум, привести чужой помятый автомобиль в прежнее состояние.

А если машина виновника оказалось служебной? Тогда, чаще всего, гражданская ответственность возлагается на организацию-владельца авто. А уж со своим горе-водителем начальство само разберется. Однако, если в ДТП серьезно пострадали люди, то уголовная ответственность будет возложена именно на того, кто был за рулем.

Все это так, но как вы знаете, перед тем, как выехать на дорогу, владельцу необходимо иметь действующий полис ОСАГО - Обязательного Страхования Автомобильной Гражданской Ответственности.

Административная ответственность

Административная ответственность - это когда АДМИНИСТРАЦИЯ (в нашем случае - государство), в лице сотрудников правопорядка наказывает нарушителей.

Административная ответственность наступает за нарушения, предусмотренные Кодексом об административных правонарушениях (КоАП). Водителей к административной ответственности чаще всего привлекают за: **нарушение ПДД, причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью.**

Днем, при движении на авто вы забыли включить фары. За это вас остановил инспектор ГАИ. Или, может быть, вас остановили из-за грязных (нечитаемых) номерных знаков. При этих нарушениях, есть вероятность того, что вы отделаетесь не 500 рублевым штрафом, а всего лишь *предупреждением*.

Да-да, иногда можно услышать и такие сказочные финалы. Предупреждение, кстати, выносится в письменной форме, для чего составляется постановление (в былые времена-протокол), где будет указано, что водитель не оштрафован, а просто предупрежден.

Возьмем более частые нарушения. Водитель превысил скорость **чуть более 20 км/ч**. За это ему грозит штраф в 500 рублей и никаких предупреждений не предусмотрено. Превышение скорости **от 40 до 60 км/ч** - карается штрафом от 1000 до 1500 руб., (в реальности почти всегда берите верхний предел).

Ну и самое приятное для инспекторов нарушение - это превышение скоростного режима **более чем на 60 км/ч**. За это нарушение предусмотрено, в том числе и лишение* водительского удостоверения, хотя на первый раз запросто можно отделаться штрафом.

Уголовная ответственность

Если последствия нарушения ПДД привели к гибели человека или причинили тяжкий вред его здоровью*, то наступает УГОЛОВНАЯ ответственность определенная статьями Уголовного Кодекса.

Натворил дел с серьезными последствиями – значит, и ответственность грозит соответствующая. И если, например, после ДТП, в результате экспертизы будет доказано, что водитель, при возникновении опасности для движения не принял возможные меры для остановки транспортного средства, то светит ему реальный тюремный срок.

В подобных случаях, более-менее спасти положение может опытный адвокат. И чем раньше он примется за дело, тем лучше. Да, здесь крутятся большие деньги и не малые сроки лишения свободы. Единственное чего тут не предоставят даже высокооплачиваемые адвокаты - это гарантия исхода дела.

Контрольные вопросы:

1. Назовите основные виды ответственности за нарушение ПДД.
2. Краткая характеристика гражданской ответственности за нарушение ПДД.
3. Краткая характеристика административной ответственности за нарушение ПДД.
4. Краткая характеристика уголовной ответственности за нарушение ПДД.

Лекция 33

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ

План

1. Автоматизированные системы управления дорожным движением (АСУД)

Литература

Беляев В.М. с. 159 - 161

Вопрос №1 Автоматизированные системы управления дорожным движением (АСУД)

Автоматизированная система управления дорожным движением (АСУД) – это комплекс технических, программных и организационных мер, обеспечивающих сбор и обработку информации о параметрах транспортных потоков и на основе этого оптимизирующих управление движением.

АСУД в зависимости от их назначения и степени технической оснащенности подразделяются на несколько видов (рис. 1).



Рис. 1. Классификация автоматизированных систем управления дорожным движением

Бесцентровые АСУД характеризуются тем, что для них отсутствует необходимость создания управляющего пункта. Они выполняются в двух модификациях. По одной из них синхронизацию работы контроллеров задает один из них, являющийся главным. Этот контроллер, называемый «координатор», связан линией связи с каждым из остальных контроллеров, причем эта линия может быть либо одной для всех, и к ней подключаются

параллельно остальные контроллеры (такая система называется многоточечной или параллельной), либо к каждому контроллеру проложена своя линия связи (система точка-точка или радиальная).

Централизованные АСУД характеризуются наличием центра управления, связанного с контроллерами радиальными линиями связи. Как правило, централизованные АСУД имеют возможность осуществлять многопрограммное координированное управление (КУ) с переключением программ по времени суток.

Централизованные интеллектуальные АСУД характеризуются тем, что в их составе на данной дорожной сети появляются установленные детекторы транспорта, информация от которых передается по линиям связи в центр управления, в котором устанавливается персональная ЭВМ (далее ПЭВМ), которая имеет возможность менять планы координации в зависимости от сложившейся транспортной ситуации на магистрали.

Общегородские АСУД характеризуются подключением к центру управления не только одной магистрали, на которой реализуется КУ, а всех магистралей с КУ. Кроме того, подобные системы имеют в своем составе так называемый контур диспетчерского управления, включающий в себя подсистему телевизионного надзора за движением, подсистему отображения информации о дорожной обстановке и средства непосредственного диспетчерского управления светофорной сигнализацией и управляемыми знаками диспетчерским персоналом центра управления.

Интеллектуальные ОАСУД включают в себя мощные управляющие вычислительные комплексы, располагаемые в центре управления движением и сеть динамических информационных табло, располагаемых в стратегических точках дорожной сети. Такие системы осуществляют непрерывный автоматический мониторинг транспортных потоков в дорожной сети и на основе собранной информации не только позволяют УВК осуществлять автоматическое адаптивное управление дорожным движением, но и обеспечивают участников движения с помощью динамических информационных табло (ДИТ) информацией о транспортной обстановке и тем самым позволяют перераспределять транспортные потоки по сети.

Интеллектуальные ОАСУД позволяют управлять дорожным движением на городских магистралях непрерывного движения в комплексе с сетевым координированным светофорным регулированием. Задача такой системы состоит в работе по трем направлениям.

1. Координированное управление работой выездов на дорогу непрерывного движения с целью обеспечения резерва пропускной способности на ней, т.е. обеспечение этой самой непрерывности.

2. Управление съездами на магистрали обычного типа. Если на них в точках съездов существует затор, задача системы – ограничить съезд, с тем,

чтобы очередь на нем не начала блокировать магистраль непрерывного движения.

3. Автоматическое обнаружение ДТП или затора на магистрали и обеспечение диспетчера информацией о случившемся.

В состав таких АСУД обычно вводится управление реверсивными полосами и просто управление движением по отдельным полосам.

Контрольные вопросы

1. Дайте определение понятию «Автоматизированная система управления дорожным движением».
2. Приведите классификацию автоматизированных систем управления дорожным движением.
3. Дайте характеристику бесцентровым АСУД.
4. Дайте характеристику централизованным АСУД.
5. Дайте характеристику общегородским АСУД.
6. Дайте характеристику интеллектуальным ОАСУД.

Лекция 34

Тема 1.6. Дорожно-транспортные происшествия, их учет и анализ

План

1. Экологическая безопасность транспортного комплекса
2. Пути повышения безопасности движения на автомобильном транспорте

Литература

Ю.А.Рябокоть с.47-48

Вопрос №1. Экологическая безопасность транспортного комплекса

Вред от АТ:

1. Уничтожение природных и земельных ресурсов, городских территорий (при строительстве дорог, гаражей ит.д)
2. Параметрические загрязнители: шум, вибрация, электромагнитные излучения, загрязняющие вещества.

Нормативная база экологической безопасности

1.Законы:

- Закон ДНР «Об охране окружающей природной среды»
- Закон ДНР «Об охране атмосферного воздуха»

2. Постановления правительства.

3. ГОСТы на предельно допустимую концентрацию воды, воздуха, выбросов загрязняющих веществ, выхлопных газов

4. Приказы Министерства природных ресурсов.

Правовая база

1. Кодексы – КОАП «Выпуск в линию неисправных автомобилей и эксплуатация с превышением норм по шуму и объему загрязняющих веществ выхлопных газов».
2. ГП – гражданское право, вред нанесенный окружающей среде, возмещается в полном объеме.
3. УК – уголовный кодекс. гл. «Экологические преступления»

Органы контроля экологической безопасности транспорта

1. Министерство природных ресурсов: - лицензирование, - экспертная работа.
2. Госкомсанэпидемнадзор (государственный комитет): - инспектирование, - контроль исполнения норм по выбросам.
3. Госстандарт – контроль выполнения ГОСТов и наказание при нарушениях.
4. РТИ.
5. ГАИ.

Экологическая документация АТП

1. Экологический паспорт предприятия.
2. Расчеты предельно-допустимых выбросов в атмосферу и сбросов в водоемы и канализационные коллекторы.
3. Разрешение на сброс и водопользование, лицензия на выбросы в атмосферу, разрешение на хранение отходов и разрешение на ввоз отходов.
4. Стандарты по предельно допустимым выбросам
5. Формы по экологической Гос. Отчетности.

Вопрос №2. Пути повышения безопасности движения на автомобильном транспорте

Общие требования к системе обеспечения безопасности дорожного движения заключаются в минимизации времени на осуществление транспортного процесса при условии соблюдения безопасности движения и обеспечении защиты окружающей среды.

Эти требования могут быть реализованы при осуществлении последовательного комплекса мероприятий, которые можно объединить в 5 основных групп: повышение транспортной культуры всех участников движения;

совершенствование конструктивных и эксплуатационных характеристик транспортных средств, создание безопасных автомобилей, разработка,

создание и внедрение автоматически управляемого безрельсового транспортного средства;

совершенствование архитектурно-планировочных решений при строительстве и реконструкции городов (транспортные пересечения в разных уровнях, объездные пути вокруг городов, создание бестранспортных зон и т.д.);

совершенствование и разработка новых методов управления и организации дорожного движения, разработка и создание единой автоматизированной информационной транспортной системы;

- поэтапная разработка принципиально новых способов перемещения пассажиров и грузов.

Реализация этих мероприятий должна осуществляться на общегосударственном уровне с привлечением различных ведомств и организаций.

Контрольные вопросы:

1. Какой вред наносит окружающей среде автомобильный транспорт?
2. Нормативная база экологической безопасности.
3. Правовая база экологической безопасности.
4. Органы контроля экологической безопасности транспорта
5. Экологическая документация АТП
6. Перечислите пути повышения безопасности движения на автомобильном транспорте

Литература:

Основные источники:

1. Беляев В.М. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: учеб. пособие / В.М. Беляев. – М.: МАДИ, 2014. – 204 с.
2. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник. – М.: Транспорт, 1997. – 255 с.
3. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Пассажирские автомобильные перевозки. – М.: Горячая линия-Телеком, 2006. – 448 с.

Дополнительные источники:

1. Организация транспортных услуг и безопасность транспортного процесса: учеб.пособие/Ф.П. Касаткин, Ш.А. Амирсейидов: Владим.гос.ун-т им.А.Г. и Н.Г. Столетовых. – Владимир: Изд-во ВлГУ, 2014. – 264 с.
2. Клинковштейн Г. И., Афанасьев М. Б. Организация дорожного движения: Учеб. для вузов.– 5-е изд., перераб. и доп. – М: Транспорт, 2001 – 247 с.
3. Краткий автомобильный справочник. – М.: Трансконсалтинг, 1994.
4. Ю.А. Рябоконт Практикум по дисциплине «Организация движения»: Учеб.пособие / Ю.А. Рябоконт. – Омск: Изд-во СибАДИ, 2003- 92 с.
5. Спирин И.В. Городские автобусные перевозки: справочник. – М.: Транспорт, 1991. – 238 с.
6. Организация и безопасность движения, Курс лекций, Ю.А. Рябоконт, К.В. Зайцев., Омск, 2007 – 49 с.