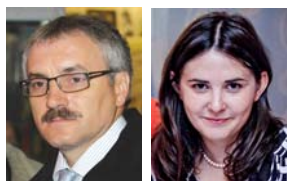


# Нормативно-правовое обеспечение деятельности по организации дорожного движения и транспортному планированию в городах

И. Н. ПУГАЧЕВ, канд. техн. наук, доцент, Т. Е. ГРОМЮК, ст. науч. сотрудник Тихоокеанского государственного университета (Хабаровск)



**Транспортные системы российских городов на сегодняшний день не способны выполнить свою основную цель — полное, свое временное и качественное удовлетворение потребностей города в перевозке грузов и пассажиров. Исследование нормативно-правовых актов, обеспечивающих деятельность по организации дорожного движения и транспортному планированию в городах, доказывает: законодательство, регулирующее данную область, нуждается в серьезном усовершенствовании и систематизации.**

Несмотря на наличие многих талантливых теоретических разработок отечественных ученых, на практике приходится признавать несовершенство транспортных систем российских городов. В связи с этим представляется актуальным исследование нормативно-правового обеспечения деятельности по организации дорожного движения и транспортному планированию в городах, определение потенциала транспортных систем городов и разработка рекомендаций по его развитию и повышению эффективности функционирования [1, 2].

Для определения путей решения проблем следует рассмотреть составляющие транспортной системы города (ТСГ) и выделить элементы, обладающие необходимым потенциалом для развития и повышения эффективности функционирования дорожных сетей (рис. 1).

Таковыми элементами можно считать:

- развитие и сохранение существующей дорожной сети;
- совершенствование сети обслуживания путем проведения эффективной парковочной политики;
- совершенствование систем городского пассажирского транспорта;
- управление движением через развитие АСУДД.

Данное заключение обосновано проведенным анализом транспортной си-

туации, складывающейся в крупных городах России и на подходах к ним. Анализ показал, что перегруженность ТСГ обусловлена совокупным влиянием ряда основных факторов внешней и внутренней среды. Сложная структура взаимосвязей этих факторов свидетельствуют о том, что проблемы требуют системного подхода к их решению (рис. 2).

## Градостроительство

Тенденция игнорирования объективных закономерностей и приоритет мгновенной финансовой выгоды, получаемой от жилищного строительства, привели к тому, что синхронное развитие транспортной системы не осуществляется, и сейчас внутри городской застройки практически не остается места для расширения транспортной сети.

На эффективное и безопасное функционирование транспортных систем городов напрямую влияет законодательство Российской Федерации о градостроительстве, и оно имеет существенные недостатки.

Вопросы организации дорожного движения (ОДД) не представлены в системе градостроительной документации в виде акцентированных предметов проектирования, а потому эта система не содержит ни описания самостоятельных стадий проектирования, ни руководящих материалов по этим вопросам, ни соответствующих

разделов в существующих руководящих материалах.

Самым существенным недостатком действующего Градостроительного кодекса РФ является отсутствие в нем оснований для обязательной проработки вопросов организации дорожного движения на всех стадиях градостроительного проектирования. Так, в составе документов территориального планирования муниципальных образований отсутствуют требования, предусматривающие разработку комплексных транспортных схем и комплексных схем организации дорожного движения. Согласно требованиям Градостроительного кодекса РФ, схема организации дорожной сети и схема движения транспорта входят в состав проектов планировки территории, которые разрабатываются на основе документов территориального планирования и для которых не предусмотрены процедуры согласования и экспертизы. Сегодня необязательна государственная экспертиза документов территориального планирования, причем даже если она проводится и дается отрицательное заключение, это не является препятствием для утверждения документов. Механизмы, которые обеспечивали бы выполнение властями всех уровней планов реализации документов территориального планирования, отсутствуют.

Истоки проблемы в том, что данный закон разрабатывался юристами без участия специалистов в области управления транспортными системами городов, поэтому основное внимание в нем уделено правовому зонированию и процессуальным вопросам разработки документации, а объекты транспортной, социальной и инженерной инфраструктур лишь упоминаются в отдельных статьях. Однако для решения проблемы ликвидации транспорт-

ного коллапса в городах таких упоминаний явно недостаточно.

**Землепользование**

Сложившаяся практика планирования землепользования в городах без учета транспортных проблем обусловила дефицит дорог. Слабое перспективное планирование развития дорожной сети города ведет к невозможности реконструировать существующие дороги и создавать новые направления для пропуска более интенсивных транспортных потоков.

В 1999 г. Правительство РФ приняло Постановление № 718 «О резервировании земельных участков для строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог общего пользования», которое действует в редакции Постановления Правительства РФ от 19.02.2001 г. № 128. Данный документ позволил провести мероприятия по созданию целевого земельного фонда Российской Федерации, предназначенного для строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог общего пользования, включая топографическую съемку местности и определение границ земельных участков, подлежащих резервированию.

Наличие такой нормативной базы по резервированию территорий под

транспортную инфраструктуру в регионах и муниципальных образованиях в условиях сложившейся в России инвестиционной практики не дает никаких гарантий на то, что подобный целевой земельный фонд будет создан.

Городские власти формируют бюджет города, опираясь на частного инвестора. Но заинтересовать частного в финансировании долгосрочных программ, в том числе транспортной инфраструктуры, практически невозможно, поскольку получение прибыли происходит в данном случае слишком нескоро.

Приоритетная роль частного инвестора и нацеленность на решение сиюминутных проблем привели к сдвигу акцентов в городском планировании: больше внимания уделяется текущим задачам, меньше – долгосрочным. Между тем сегодня, когда в городах уровень автомобилизации превзошел рассчитанный на дальнюю перспективу, должен возрастать спрос на проекты и комплексные схемы организации движения.

**Организация и безопасность дорожного движения (ОБДД)**

В условиях роста автомобилизации особую роль приобретает изменение отношения к проведению государственной политики в области органи-

зации дорожного движения: деятельность в этой сфере считается наиболее выгодной по сравнению с дорожным строительством в связи с низкими экономическими затратами на реализацию методов ОДД [3].

В настоящее время правовую основу организации дорожного движения составляют нормативные правовые акты различной юридической силы – международные договоры и соглашения, Конституция Российской Федерации, федеральные законы, законы Российской Федерации, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, правовые акты субъектов Российской Федерации, ведомственные правовые акты.

**Конституция РФ**

Конституция Российской Федерации устанавливает основные принципы построения системы органов государственной власти, определяет их правовой статус, разграничивает предметы ведения Российской Федерации и ее субъектов, провозглашает права и свободы человека и гражданина, гарантирует их государственную защиту, содержит иные важнейшие положения, касающиеся функционирования демократического правового государства.

Однако обеспечение безопасности дорожного движения как самостоя-

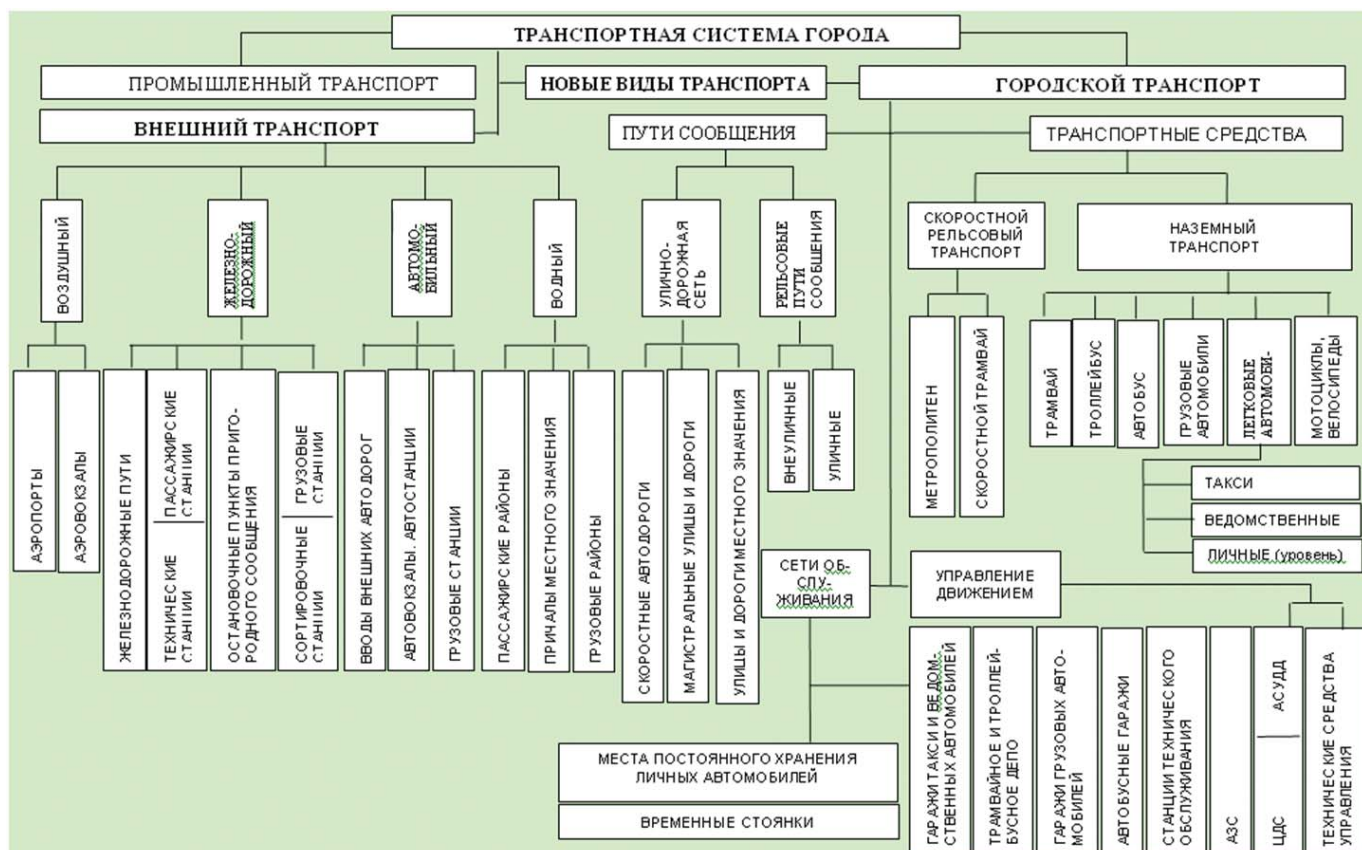


Рис. 1. Подсистемы и структурные элементы транспортной системы города

тельное направление деятельности, составляющим элементом которого является организация дорожного движения, в положениях Конституции не отражено. Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения охватывается понятием «общественная безопасность», которую ст. 72 Конституции РФ относит к совместно ведению Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

### **ФЗ «О безопасности дорожного движения»**

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области обеспечения безопасности и организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». По существу, данный закон служит базой для рассматриваемой сферы общественных отношений. Однако в сфере организации и безопасности дорожного движения он не разграничивает компетенции Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

В соответствии со ст. 21 этого закона мероприятия, связанные с организацией дорожного движения и направленные на повышение его безопасности и пропускной способности дорог, проводятся федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги. Разработка и проведение указанных мероприятий должны осуществляться согласно нормативным правовым актам Российской Федерации и нормативным правовым актам субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

Вместе с тем можно констатировать, что в настоящее время в стране фактически отсутствуют нормативно установленная единая система и структура управления организацией дорожного движения. Существующие нормативные правовые акты, в том числе Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в России», Кодекс об административных правонарушениях, Градостроительный кодекс и Земельный кодекс не позволяют четко распределить обязанности и ответственность субъектов

за организацию дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи и координировать деятельность, рационально планировать осуществление первоочередных комплексных мероприятий.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» понятие «организация дорожного движения» трактуется как «комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах». Существенный недостаток этого определения состоит в отсутствии в нем целевой установки деятельности по организации дорожного движения, хотя очевидно, что таковой должны быть безопасность участников и бесперебойность дорожного движения, т. е. наличие необходимых условий для полного удовлетворения транспортной потребности населения (потребности в перевозках людей и грузов).

В ст. 22 закона «О безопасности дорожного движения» устанавливаются требования по ОБДД в процессе его организации, но не раскрываются основополагающие принципы организации дорожного движения, а делается лишь общая отсылка к Правилам дорожного движения; не приводится механизм реализации требований по обеспечению безопасности дорожного движения, а лишь декларируются направления действий. В итоге органы исполнительной власти на всех уровнях, не имея четко прописанных нормативных актов, либо бездействуют, либо действуют по собственному усмотрению, бессистемно, хаотично, без достаточно обоснованных проработок вопроса и в ряде случаев только усугубляют сложившуюся ситуацию.

Положения, касающиеся ограничения или прекращения движения на дорогах, определены ст. 14 федерального закона в общем виде. Требуют своего уточнения условия такого ограничения, механизм его реализации и т. п. [4].

В связи с этим закон «О безопасности дорожного движения» необходимо дополнить статьей, устанавливающей систему государственного управления организацией дорожного движения, а также права, обязанности и ответственность органов государственной власти субъектов РФ. (Следует заметить, что поручения по этому вопросу уже давались дважды: 15 ноября 2005 г. на заседании президиума Госсовета было указано на существенные недостатки законодательного регулирова-

ния, а именно на отсутствие четкого и всестороннего разграничения предметов ведения между федеральным, региональным и местным уровнями управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения; 6 августа 2009 г. в поручениях президента по итогам совещания по вопросам повышения БДД говорилось о необходимости обеспечить разработку и принятие нормативных правовых актов Российской Федерации, устанавливающих разделение полномочий и ответственности между федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения.)

Таким образом, необходимо внести в ст. 22 закона норму, предусматривающую делегирование полномочий Правительству РФ по принятию нормативных правовых актов в вопросах организации дорожного движения.

Кроме того, следует пересмотреть ст. 2 закона и с учетом существующей практики и сложившегося положения внести изменения в определение термина «организация дорожного движения». В частности, необходимы уточнения, касающиеся планирования городских и региональных транспортных систем, организации работы и взаимодействия различных видов транспорта (в первую очередь ГПТ), различных мер и решений, направленные на ограничение движения и парковки автотранспортных средств.

### **ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»**

Вопросы организации дорожного движения не нашли достаточного отражения в федеральном законе от 6 ноября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Ст. 6 указанного закона относит к ведению муниципальных образований лишь муниципальное дорожное строительство и содержание дорог местного значения, мостов и иных транспортных сооружений.

#### **Правила дорожного движения**

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» утверждены Правила дорожного движения Российской Федерации, которыми устанавливается единый порядок дорожного движения на всей



Рис. 2. Факторы, влияющие на развитие и эффективность функционирования ТСГ

территории Российской Федерации, закрепляются права и обязанности всех категорий участников дорожного движения. В то же время отдельные положения Правил дорожного движения Российской Федерации, регламентирующие вопросы организации дорожного движения, нуждаются в корректировке. Так, в частности, дорога как инженерное сооружение (включающее в себя тротуары, обочины и т. д.) используется и приспособлена для движения не только транспортных средств, но и пешеходов. Однако в определении термина «дорога» речь идет об использовании дороги только транспортными средствами.

**Государственная инспекция безопасности дорожного движения**

В настоящее время отдельные государственные функции по организации дорожного движения отражены в указе Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711, утвердившем положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

В соответствии с указанным положением на ГИБДД, в частности, возложено:

- регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;
- изучение условий движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов, согласование в установленном порядке проектов организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах;
- разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными федеральными орга-

нами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, юридическими лицами и общественными объединениями.

Однако реализация многих функций по организации дорожного движения ГИБДД, городскими коммунальными органами затруднена опять же из-за отсутствия по вышеуказанным причинам многих законных и подзаконных нормативных актов на разных уровнях. Кроме того, отсутствие нормативных документов не позволяет осуществлять финансирование этих работ, определять их источники на различных уровнях исполнительной власти.

**Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)**

При современном уровне автомобилизации одной из важнейших составляющих совершенствования организации дорожного движения является внедрение технологий организационного управления движением с использованием современных информационно-телекоммуникационных и телематических технологий.

Существующие и разрабатываемые локальные или технологически ограниченные ведомственные системы информационного сопровождения и контроля за деятельностью сегментов транспортно-дорожного комплекса обеспечивают в ряде случаев эффективное решение узкого перечня задач. При этом отсутствие единых государственных стандартов развития аналогичных систем ограничивает возможность их интеграции с целью создания единой управляющей платформы, в которой принципы управления выходят на новый качественный уровень – уровень прогнозного управления, т. е. управления, основанного на предвидении ситуации по всем показателям деятельности транспортно-дорожного комплекса.

Повысить эффективность управления транспортно-дорожным комплексом (региона, города, дорожной сети), т. е. обеспечить требуемый уровень безопасности, организации дорожного движения и заданного качества контроля за состоянием дорожной сети, можно за счет применения комплекса автоматизированных информационных управляющих подсистем, функционально и технически объединенных в интеллектуальные транспортные системы.

Однако на текущий момент в России ИТС как таковая не регламентируется ни одним государственным стандартом. Отсутствуют стандарты, регулирующие отношения в области информации, коммуникаций и систем управления [5].

**ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ». Проблемы платных дорог**

Удовлетворить требования, касающиеся существующей нормативной базы в области транспортно-дорожной отрасли, должен был, по мнению законодателя, принятый в начале ноября 2007 г. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ». В нем рассмотрены вопросы платных дорог, которые, как сегодня принято считать, решат проблемы повышения пропускной способности дорог и улиц и безопасности движения транспортных потоков. Однако в данном законе полностью проигнорированы современные тенденции и накопленный в этом направлении зарубежный опыт. В руководствах по организации дорожного движения зарубежных стран сказано, что «платная дорога» – это эффективный инструмент для оптимального распределения транспортных потоков по параллельным маршрутам. Плата за проезд по таким дорогам идет на поддержание их в отличном транспортно-эксплуатационном состоянии. На строительство же дороги этих денег хватать не может, поэтому расходы на строительство несет государство. В законе «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» платная автомобильная дорога определяется как «автомобильная дорога, использование которой осуществляется на платной основе в соответствии с настоящим Федеральным законом». При этом о ее значении в долевом распределении автомобильного трафика не говорится ни слова.

Закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» стал замыкающим документом в цепочке

принятых ранее, на разных исторических этапах, правовых актов различной юридической силы. Так, Постановлением Правительства РФ от 27.08.99 г. № 973 были утверждены «Временные правила организации эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов» и «Временные правила определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств».

Позже распоряжением Минтранса России от 19.05.2003 г. № ОС-435-р была утверждена документ «Методика расчета размера платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам. Порядок ее взимания и пересмотра. Определение потребительского спроса». Его разработали во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 27.08.1999 № 973. Также распоряжением Минтранса России от 13.08.2003 г. № ИС-728-р были утверждены «Методические рекомендации по строительству и размещению пунктов взимания платы за проезд». И наконец, Правительство РФ своим Постановлением от 19.01.2010 г. № 18, утвердило «Правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог».

Платные дорожные объекты в России уже есть. В частности, это автодорожный мост через Дон у села Семилуки в Воронежской области, автомобильная дорога Москва — Воронеж «Дон» на участке обхода села Хлевное протяженностью 20 км в Липецкой области. Положительным моментом здесь является сокращение затрат на эксплуатацию автотранспорта, перевозку грузов и пассажиров, а отрицательным — тот факт, что при введении платы за проезд на двух мостовых переходах в течение первых 5 лет эксплуатации удалось собрать только 30 % от суммы, требуемой на содержание этих объектов.

В 1998 г. в Саратовской области, у станции Зоринской на окраине Саратова, был открыт платный путепровод. В первый месяц эксплуатации по нему в будни проходило 3–3,4 тыс. автомашин, а в выходные — 5,2–6,2 тыс. Это составляет приблизительно 70 % общего транспортного потока. Согласно оценкам Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог при правительстве Саратовской области, коммерческая эксплуа-

тация Зоринского путепровода дала финансовую возможность дополнительно отремонтировать до 20 км дорог Саратовской области в год [6]. Казалось бы, это положительный результат, который подтверждает жизнеспособность идеи коммерциализации дорожной отрасли России. Но одним из самых больших вопросов стала плата за проезд.

На основе тщательного социологического исследования цена проезда была установлена в зависимости от типа транспортного средства: легковые машины — 3 руб., грузовые — 5, большегрузные автомобили — 10 и автобусы — 1 руб. Часть водителей с этим смирились, как и с тем, что путепровод эксплуатируется в режиме взимания платы со всех граждан, за исключением водителей специального транспорта (МВД, МЧС, пожарной охраны, скорой помощи и некоторых других спецслужб и силовых подразделений). Но у определенной части пользователей данное решение вызвало отрицательную реакцию, поскольку при введении платы не были предусмотрены льготные проездные билеты различных типов для водителей, работающих в зоне моста, для дачников и местных жителей. Не был предусмотрен бесплатный проезд для инвалидов и ветеранов войн. Кроме того, предприятия, служебный транспорт которых постоянно следовал по мосту, могли перечислять средства за это в безналичной форме без особого для себя ущерба. Очевидно, что за теми, кто руководит эксплуатацией таких объектов и взиманием платы, необходим грамотный и непредвзятый контроль налоговых органов и прокуратуры.

Правовое обеспечение коммерциализации дорожных объектов входит в определенное противоречие со ст. 27 Конституции РФ. Более того, как показал опыт саратовцев, сам путепровод находится в федеральной собственности, а конкретные решения (в частности, по установлению размеров платы за проезд) принимаются на уровне регионального правительства. Между тем необходимо строгое законодательное разграничение прав собственности и полномочий между федеральными и региональными органами власти.

В связи с введением платного проезда необходимо в деталях предусмотреть обеспечение безопасности движения в районе пунктов взимания платы. Опыт коммерческой эксплуатации саратовского путепровода показал, что, как ни парадоксально, количество ДТП и нарушений ПДД в первые меся-

цы осталось примерно таким же, как и на существующем ранее железнодорожном переезде. Это связано с психологией водителей, с механизмом и технологией взимания платы.

Участникам движения была предложена новая, непривычная система проезда: остановка у шлагбаума, плата, ожидание открытия шлагбаума и т. д. Многие впервые столкнулись с такого рода сервисом. По разным причинам — от волнения или по неопытности — одни наезжали на шлагбаумы и ломали их, другие старались проскочить за впереди идущим транспортным средством, не произведя оплаты. Но шлагбаум закрывался, следствием чего было повреждение автомобиля или шлагбаума.

Косвенной причиной некоторых нарушений стал скоростной режим. На путепроводе были установлены знаки, ограничивающие скорость движения до 60 и 40 км/ч, и указатель зоны оплаты. Однако для обеспечения безопасности перед въездом в зону оплаты необходимо устанавливать знаки, ограничивающие скорость до 5 км/ч. Кроме того, за 15–20 метров до места оплаты следует сделать разметку в виде сплошных линий, запретив водителям перестройку в непосредственной близости от кабин.

Самоокупаемость дорожных объектов и использование их в качестве источника финансирования содержания дорог — это реальное направление действий, диктуемое сегодняшними экономическими условиями. Но не следует забывать накопленный в этом вопросе российский и зарубежный опыт.

### **Интегрированный подход. Концепция государственной стратегии в сфере ОДД и транспортного планирования**

Для оперативного управления и проведения слаженной государственной политики в рассматриваемой сфере необходимо разработать и принять документ, который бы определял государственные стратегические меры по выводу деятельности в сфере ОДД и транспортного планирования на лидирующие позиции. Кроме того, данный документ должен определять объемы финансирования конкретных мероприятий, направленных на оптимальное использование потенциала дорожных сетей российских городов. Таким документом может стать Концепция государственной стратегии в сфере организации дорожного движения и транспортного планирования в городах (рис. 3).

Концепция ляжет в основу разработки и принятия программ по развитию дорожных сетей в городах страны. Разработка таких программ требует основательного пересмотра сложившейся системы транспортного планирования, серьезных финансовых затрат и времени, поскольку технологии, временные рамки и расчетные показатели программ развития будут значительно отличаться от тех, что заложены в генеральных планах городов. В настоящее время отсутствие таких программ и планов переводит задачи среднесрочного планирования развития дорожной сети в плоскость оперативного управления процессом принятия решений, основанного либо на коллегиальном принципе, либо на принципе единоначалия. Подобные же принципы формирования транспортной политики размывают ответственность за конечный результат или ведут к принятию ошибочных решений.

На сегодняшний день муниципальные службы не в состоянии системно осуществлять процесс транспортного планирования. Необходим максимально функциональный документ, который был бы не столько продолжением уже созданных документов генерального планирования, сколько своего рода руководством для оперативного принятия среднесрочных управленческих решений, касающихся транс-

портного планирования городов, использования потенциала автотранспортных систем и улучшения транспортной ситуации в городах.

Концепция должна определять цель, задачи, приоритеты, основные направления формирования государственной политики в сфере ОДД и транспортного планирования. Ее цель – повышение качества жизни населения путем обеспечения надежности, безопасности, устойчивости, адаптивности и эффективности функционирования транспортных систем в городах.

\*\*\*

Таким образом, изучение содержания и практического применения нормативных актов, касающихся организации дорожного движения и транспортного планирования убедительно свидетельствует о необходимости внесения изменений в существующее законодательство и разработки новой нормативной системы в этой сфере. Только так будет обеспечена максимальная эффективность функционирования транспортно-дорожного комплекса, повышен уровень удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах, разделены полномочия, определена ответственность всех уровней власти по вопросам организации дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Пугачев И. Н. Проблемы модернизации транспортных систем городов // Транспортное строительство. – 2008. – № 8. – С. 5–9.
2. Пугачев И. Н. Проблемы нормативного обеспечения функционирования и развития дорожных сетей и деятельности автомобильного транспорта // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния. Мат-лы XIV Междунар. (17-й Екатеринбургской) науч.-практ. конф. – Екатеринбург: Изд-во АМБ, 2008. – С. 33–39.
3. Пугачев И. Н. Методология развития эффективного и безопасного функционирования транспортных систем городов. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – 260 с.
4. Лопашук В. В., Пугачев И. Н., Кулижников А. М., Ярмолинский А. И. Ограничение движения транспортных средств на автомобильных дорогах Российской Федерации в весенний период / Под ред. А. М. Кулижникова. – Владивосток: Дальнаука, 2009. – 197 с.
5. Пугачев И. Н. Нормативно-правовое обеспечение деятельности по применению информационных технологий в интеллектуальных транспортных системах // Организация и безопасность дорожного движения // Организация в крупных городах: Сб. докладов 9-й Междунар. науч.-практ. конф. «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах». Санкт-Петербургский гос. архит.-строит. ун-т. – СПб., 2010. – С. 112–114.
6. Пугачев И. Н. К вопросу эксплуатации дорожных объектов на коммерческой основе // Проблемы дорожно-транспортного комплекса Дальневосточного региона в связи с вводом в эксплуатацию автодорожного проезда по мосту через реку Амур у города Хабаровска: мат-лы науч.-практ. конф. – Хабаровск: Изд-во ХГТУ, 1999. – С. 51–56.

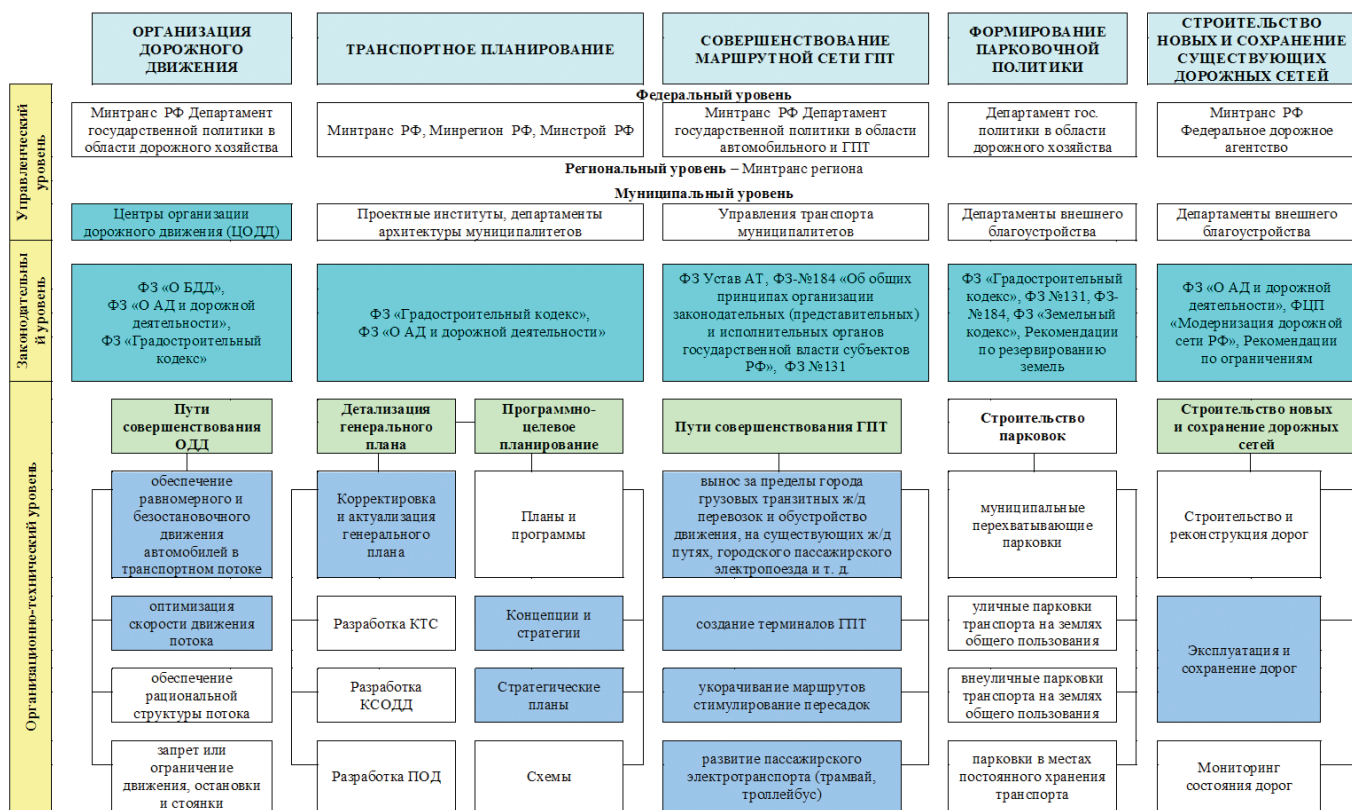


Рис. 3. Структура Концепции государственной политики в сфере организации дорожного движения и транспортного планирования городов