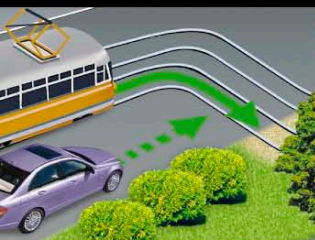


Алексей Приходько

Комментарии К ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РФ

Общероссийский проект «Безопасность Дорожного Движения»



УДК 656.1
ББК 39.808
П 77

Приходько А. М.
П 77 Комментарии к Правилам дорожного движения Российской Федерации / Алексей Приходько. — М. : Эксмо, 2010. — 320 с. : ил. — (Автошкола).

ISBN 978-5-699-36208-0

Издание в первую очередь адресовано учащимся автошкол и тем, кто готовится к сдаче экзаменов в ГИБДД по индивидуальной программе. В нем вы найдете Правила дорожного движения Российской Федерации с последними изменениями и дополнениями, снабженные иллюстрациями комментарии к каждому пункту Правил, а также ссылки на нормативные документы, необходимые водителю в общении с инспектором ГИБДД. Эта книга станет незаменимым помощником как начинающим водителям, так и тем, кто желает всегда иметь под рукой наиболее полный свод всей необходимой информации, связанной с дорожным движением.

**УДК 656.1
ББК 39.808**

Ответственный редактор *О. Саитова*
Художественный редактор *Д. Сазонов*
Технический редактор *О. Куликова*
Компьютерная верстка *Т. Кирпичева*
Корректор *Е. Сырцова*

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Подписано в печать 27.02.2010. Формат 84×108^{1/32}.
Гарнитура «FranklinGothic». Печать офсетная. Усл. печ. л. 16,8.
Тираж экз. Заказ

ISBN 978-5-699-36208-0



ISBN 978-5-699-36208-0

© Приходько А.М., текст, 2010
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2010

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Утверждены
постановлением Совета Министров —
Правительства Российской Федерации
от 23 октября 1993 г. № 1090

(с изменениями от 08.01.1996, 31.10.1998, 21.04.2000, 24.01.2001,
28.06.2002, 07.05.2003, от 25.09.2003, 14.12.2005, 28.02.2006, 16.02.2008,
19.04.2008, 29.12.2008)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

Из этого пункта Правил дорожного движения¹ следует, что организация дорожного движения на территории нашей страны регламентируется целым рядом нормативных документов. Но вам, читатель, важно запомнить, что именно ПДД являются основным документом, а все остальные документы не должны противоречить Правилам и обязаны базироваться на их требованиях. Поэтому именно ПДД должны стать в дальнейшем для вас «истиной в конечной инстанции».

Правила дорожного движения возникли давно. Историки утверждают, что отцом первых Правил дорожного движения был древнеримский император Гай Юлий Цезарь. Дело в том, что узкие улицы античного Рима часто не позволяли разъехаться колесницам и повозкам, которые мешали не только друг другу, но и пешеходам. Учитывая тягу римлян упорядочивать все и вся, не стоит удивляться, что именно в Древнем Риме и возникли первые Правила. В этих Правилах была сделана попытка регламентировать дорожное движение на улицах Рима установлением одностороннего порядка движения на некоторых из улиц и запретом проезда частных колесниц по городу в определенное время суток. Иногородние «водители» обязаны были оставлять свои транспортные средства за пределами городской черты и передвигались по Риму пешком или на наемном «общественном транспорте» — паланкинах. Тогда же

¹ Далее — Правила, или ПДД.

на улицах Вечного города появились первые регулировщики, в обязанности которых входило следить за порядком движения и соблюдением установленных предписаний.

В эпоху Средневековья, когда римские традиции были надежно забыты, молодые европейские нации меньше всего волновала проблема наведения порядка на дорогах. Ни один средневековый город не мог сравниться с Древним Римом по размерам, количеству жителей и наличию развитой инфраструктуры, предполагавшей иные масштабы мышления, нежели те, которыми обладал средневековый горожанин. Понадобилось немало времени, прежде чем проблема организации дорожного движения стала вновь актуальной.

Случилось это в XVII веке. Именно тогда в Европе произошел невероятный демографический взрыв, следствием которого стало увеличение числа населения, и поэтому появилась необходимость обеспечить эту массу населения всем необходимым для жизни. Поэтому дороги, которые до сих пор прекрасно справлялись со своими обязанностями, оказались переполненными гужевым транспортом и пешеходами.

От Европы не отставала и Россия. Бурная деятельность царя Петра напрямую оказалась связанной с транспортным вопросом. Именно Петр I издал указ, запрещающий ездить без возниц на невзнузданных лошадях. В начале XVIII века обязанности следить за порядком дорожного движения были возложены на полицию. При этом за нарушение порядка дорожного движения предусматривалась и кара. Так, императрица Анна Иоанновна предписывала для нарушителей Правил дорожного движения наказание в виде битья кнутом и даже ссылки на каторгу. Естественно, что со временем положения Правил обрастали все новыми пунктами. В указах конца XVIII века мы находим, например, такие предписания: «Когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать еще тише и осматриваться во все стороны, дабы кому повреждение не учинить или с кем не съехаться» или «на мостах через реки карет не обгонять, а ехать, напротив, порядочно и нескоро».

В 1883 году в Москве была издана «Инструкция городовой Московской полиции», весомая часть которой отводилась «соблюдению порядка и безопасности на тротуарах, дорогах и бульварах».

А еще ранее — в XVIII веке — в Европе появились первые самодвигающиеся экипажи. В 1769 году француз Никола-Жозеф Кюньо создал первый паровой экипаж — прообраз автомобиля, и с этого момента Правила дорожного движения вошли в совершенно иную фазу. А в 1886 году немецкими инженерами-изобретателями Карлом Бенцем и Готтлибом Даймлером был построен автомобиль с бензиновым двигателем.

В 1868 году в Лондоне был установлен первый светофор семафорного типа, сделанный на основе газовых ламп зеленого и красного цвета и призванный облегчить переход улицы в темное время суток. Устройство проработало около месяца, а потом взорвалось. В начале XX века в США появились электрические светофоры — тоже двухцветные, а в 1918 году в тех же США появился и первый трехцветный светофор. В нашей стране такое «чудо» появилось лишь 12 лет спустя.

В 1909 году в Европе была сделана первая попытка ввести единые Правила дорожного движения. В 1931 году на конференции в Женеве была принята «Конвенция о введении единообразия в сигнализацию на дорогах». В этой же конференции принимали участие и представители СССР.

Ранее — в 1920 году — советское правительство издало Декрет СНК РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)», который принято считать первым нормативным документом в нашей стране, специально посвященным безопасности автодорожного движения. В частности, этот документ регламентировал параметры разрешенной максимальной скорости на дорогах страны и определял круг лиц, на которых могла быть возложена ответственность за нарушение ПДД. Этот же Декрет возлагал ответственность за соблюдение Правил на специальное образование — Автоинспекцию при транспортном отделе Моссовета. И все-таки такого документа, как Правила дорожного движения, еще не существовало. Прототип первых Правил появился в нашей стране лишь в 1940 году (для сравнения: в Англии первые ПДД появились в 1931 году). К началу 60-х годов прошлого века на основе этих типовых Правил были созданы ПДД в союзных республиках, а в 1961 году появились первые единые «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР», базировавшиеся на Международной конвенции 1949 года. После переутверждения в 1965 году эти Правила просуществовали вплоть до 1973 года, когда были заменены на Правила, базировавшиеся на Международной конвенции 1968 года. Вплоть до 1987 года в редакцию Правил приказами МВД СССР вносились различные изменения.

Далее последовал распад СССР и возникновение целого ряда независимых государств, что вызвало необходимость создания новых Правил дорожного движения для каждого вновь образовавшегося государства. Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 июля 1992 г. № 520 Министерству внутренних дел было поручено разработать Правила дорожного движения. Новые Правила были утверждены постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

Из новой редакции Правил были исключены положения, не имеющие непосредственного отношения к порядку дорожного движения. Исключенные положения были объединены в отдельный документ, получивший название «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения».

До настоящего времени постановлениями Правительства РФ в текст Правил вносятся изменения и дополнения, призванные сделать документ максимально отвечающим современным реалиям и превратить его в эффективный инструмент организации и поддержания порядка дорожного движения.

1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины.

АВТОМАГИСТРАЛЬ — дорога, обозначенная знаком 5.1 и имеющая для каждого направления движения проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой (а при ее отсутствии — дорожным ограждением), без пересечений в одном уровне с другими дорогами, железнодорожными или трамвайными путями, пешеходными или велосипедными дорожками (рис. 1.1).



5.1

Автомобильная магистраль — дорога, в идеале предназначенная для быстрого передвижения, чему способствуют отсутствие пересечений на одном уровне с другими дорогами, в том числе и железнодорожными путями, запрет движения задним ходом и запрет обучения вождению, а также отсутствие светофоров и тихоходных транспортных средств, которые могли бы помешать скоростной езде. Предполагает автомобильная магистраль и обязательное наличие разделительной полосы, разделяющей разные проезжие части, предназначенные для движения в каждом направлении. Такая разделительная полоса обычно приподнята (конструктивно выделена) над проезжей частью или выполнена в виде специального ограждения, препятствующего выезду транспортных средств на встречные полосы движения. Такая

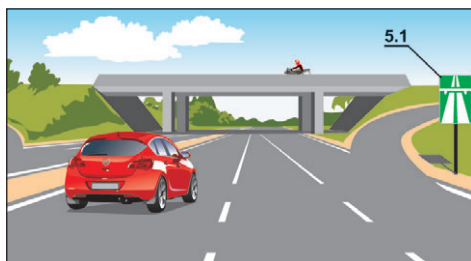


Рис. 1.1

дорога начинается сразу за знаком 5.1. Знак устанавливают в начале автомагистрали. С табличкой 8.1.1 знак устанавливается перед ближайшим к началу автомагистрали местом для разворота или перекрестком; с табличкой 8.1.3 или 8.1.4 — перед съездами на автомагистраль на пересечениях в разных уровнях, перед ближайшим к автомагистрали пересечением с дорогой, переходящей далее в автомагистраль; с табличкой 8.3.1 — перед выездом на автомагистраль на примыкании в одном уровне; с табличками 8.3.1, 8.3.2 — перед выездом на автомагистраль, начинающуюся на пересечении в одном уровне.

Можно предположить, что качество дорожного покрытия на автомагистралях должно быть соответствующим, хотя само определение «Автомагистраль» не дает для этого специального повода. Но это как раз в идеале. Кстати, Московская кольцевая автодорога, по многим признакам подходящая под определение «автомагистраль», автомагистралью не является — знака 5.1 при въезде на нее вы не увидите.

Стоит добавить, что требования Правил в области движения по автомагистралям относятся и к дорогам, обозначенным знаком 5.3 «Дорога для автомобилей».

Характеристики автомагистралей регламентируются СНиП 2.05.02–85. Автомобильные дороги. Госстрой СССР. М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1986.

АВТОПОЕЗД — механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами).



Автопоезд

Автопоездом называют результат комбинации механического транспортного средства с прицепом (прицепами). Одно из таких транспортных средств выполняет функцию тягача, а другое (другие) — прицепов, присоединенных к тягачу при помощи специальных соединений жесткого типа. Правила рассматривают такой состав в качестве одной транспортной единицы. К автопоездам относятся грузовые автомобили и тракторы, движущиеся с прицепом (прицепами), сочлененные автобусы и троллейбусы и даже трамваи. На автопоезде устанавливается специальный опознавательный знак. Проницательный читатель спросит: является ли автопоездом легковой автомобиль с полуприцепом? Да, является, но опознавательный знак этому автопоезду не требуется.

Следует сразу отметить, что буксировка одного транспортного средства другим под определение «автопоезд» не подпадает, потому что в данном случае налицо наличие именно **двух** механических транспортных средств, одно из которых по какой-то причине или ряду причин не может двигаться самостоятельно. Такие средства не могут быть рассмотрены как одна транспортная единица, а стало быть, автопоездом не являются.

ВЕЛОСИПЕД — транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем.

ПДД распространяют свое действие не только на водителей механических транспортных средств, но и на всех участников дорожного движения, к которым, конечно, относятся и велосипедисты. Для велосипедистов предусмотрены специальные знаки, разметка и даже сигналы светофоров. Мало того, в разделе 24 ПДД читатель найдет пункты, специально посвященные этим участникам дорожного движения. К сожалению, в нашей стране велосипедистам уделяется не так много внимания, как, например, в Европе, где велосипедист является одним из основных (и очень уважаемых) участников дорожного движения, но будем надеяться, что со временем эта ситуация и у нас изменится в пользу водителей двухколесных безмоторных транспортных средств.

Велосипед не является механическим транспортным средством. Отличительная черта велосипеда — отсутствие двигателя, но, как мы увидим ниже, к велосипедам могут быть приравнены и оснащенные двигателем транспортные средства — мопеды. Однако лицо, управляющее велосипедом, является водителем, и на него в полной мере распространяются предписания пункта 2 ПДД «Общие обязанности водителей».

ВОДИТЕЛЬ — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

Если вы держите в руках эту книгу, значит, скорее всего, вы готовы стать водителем. Обратите внимание на определение понятия «водитель». Здесь вам нужно усвоить, во-первых, что водителем обязательно должно являться лицо, управляющее механическим транспортным средством. Выше мы говорили о велосипедистах, которых ПДД тоже причисляют к разряду водителей. А вот теперь, оказывается, что водитель — это и обязательно тот, кто едет, ведь погонщик стада, судя по определению, — это тоже водитель. Иными словами, водитель иногда еще и тот, кто ведет.

Необязательно водитель должен обладать водительским удостоверением. Велосипедистам, например, оно не нужно, однако предписания пункта 2 ПДД водитель должен выполнять беспрекословно, независимо от того, есть у него «права» или нет. Кроме этого, дополнительные требования к такого рода водителям содержатся в разделе 24 ПДД.

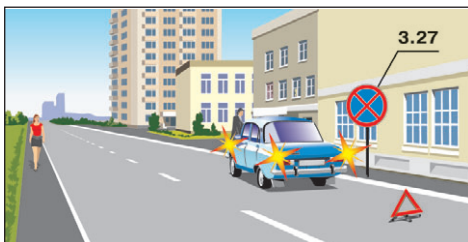


Рис. 1.2

ВЫНУЖДЕННАЯ ОСТАНОВКА — прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.

Обращаем ваше внимание на слово «вынужденная». Вынужденная остановка — остановка, вызванная чрезвычайными обстоятельствами, не позволяющими продолжить дальнейшее движение (рис. 1.2). К числу таких обстоятельств можно отнести, например, поломку автомобиля, при которой дальнейшее его движение не может быть возможно или будет представлять угрозу жизни и здоровью как самого водителя, так и других участников дорожного движения; плохое самочувствие водителя или пассажира транспортного средства; опасное состояние перевозимого груза. К тому же вынужденная остановка может быть вызвана неожиданным препятствием на дороге — выпавшим из впереди идущего автомобиля грузом, повреждением дорожного полотна, появлением на проезжей части животных и т.д. Все это означает одно — непреднамеренное прекращение движения. Поэтому не следует путать вынужденную остановку с остановкой по требованию регулировщика или запрещающего сигнала светофора — о них мы поговорим позже.

В случае вынужденной остановки водитель должен предпринять установленные Правилами меры: включить аварийную световую сигнализацию, выставить знак аварийной остановки, принять все возможные меры для того, чтобы освободить проезжую часть.

ГЛАВНАЯ ДОРОГА — дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1–2.3.3, 2.3.4–2.3.7 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей) (рис. 1.3–1.5), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и тому подобное) по отношению к грунтовой (рис. 1.6), либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий (рис. 1.7, 1.8). Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.



Рис. 1.3



Рис. 1.4



Рис. 1.5

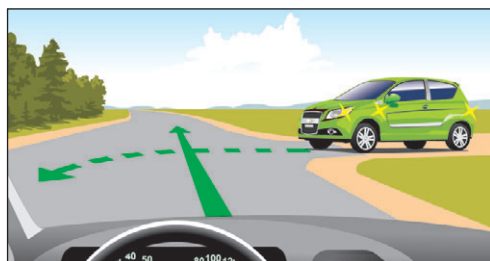


Рис. 1.6



Рис. 1.7



Рис. 1.8



2.1



2.3.1



2.3.2



2.3.3



2.3.4



2.3.5



2.3.6



2.3.7



5.1

Термин «главная дорога» подразумевает, что должна существовать и дорога второстепенная. И действительно, о таких дорогах тоже идет речь в определении — ими могут быть, например, грунтовые дороги и так называемые выезды с прилегающих территорий. Но обратите внимание, что второстепенными они становятся лишь при наличии главной дороги, которая должна обладать всеми признаками главной, например быть обозначена знаками 2.1 или 5.1. В свою очередь, выезд на главную дорогу с дороги второстепенной обозначается знаком 2.4 в сочетании с табличкой 8.13. На пересечении главной и второстепенной дорог (чаще всего вне населенных

пунктов) устанавливаются знаки 2.3.1–2.3.3, 2.3.4–2.3.7. При отсутствии таких знаков водитель должен обратить внимание на дорожное покрытие и считать второстепенной, скажем, грунтовую дорогу по отношению к дороге с твердым покрытием. Часто перед перекрестками на грунтовых дорогах есть короткий участок, имеющий покрытие, призванный предотвратить возникновение заноса при въезде на главную дорогу. Как следует из определения Правил, наличие такого участка не делает второстепенную дорогу главной.

Если водитель испытывает затруднение при определении типа дороги, он в целях безопасности должен считать дорогу, по которой он движется, второстепенной.

Обычно термины «главная дорога» и «второстепенная дорога» используются при организации движения через перекрестки. Но ниже мы увидим, что пересечение дороги с выездом с прилегающей территории перекресток не образует, а термин «главная дорога» используется и в этом случае, то есть тогда, когда необходимо установить **приоритет** движения.

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 (рис. 1.9–1.11).



Рис. 1.9



Рис. 1.10

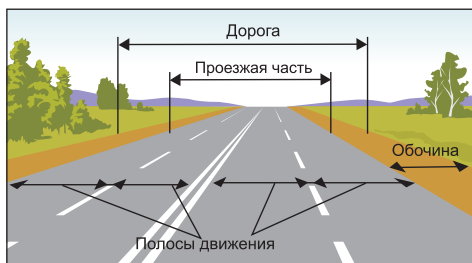


Рис. 1.11

Именно с возникновения дорог, вероятно, началась цивилизация. История дороги тесным образом связана с возникновением колеса. Строительство дорог является первостепенной задачей становления государства, развития экономических связей между регионами, возможностью быстрого военного реагирования на разного рода угрозы. Древнейшая дорога была обнаружена в Египте, ее строительство датируется 3 тысячелетием до нашей эры. Полотно этой дороги, имеющей ширину 4 м, было выполнено при помощи поперечных каменных блоков. Но пик строительства дорог в Древнем мире пришелся на расцвет Римского государства, объединившего под своей властью большую часть современной Европы, чему в немалой степени способствовала развитая система дорог, по которым римские легионы могли преодолевать большие расстояния с максимальной возможной скоростью. Что касается современного мира, то без дорог представить его себе просто невозможно.

Дороги бывают разные: автомагистрали, магистрали, улицы, проспекты, переулки, грунтовые, полевые, лесные и т.д. Но цель их строительства одна — обеспечение возможности дорожного движения. Однако дороги необязательно могут быть специально построенными. К дорогам относятся также лесные и полевые дороги, просеки, ледовые переправы. Простой пример: часть знаменитой «Дороги жизни» в дни блокады Ленинграда проходила по льду Ладожского озера. Но даже такие дороги должны быть обустроены, вплоть до установки на них дорожных знаков.

Характеристики дорог регламентируются ГОСТом 50597–93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

Согласно упомянутому документу дороги в нашей стране подразделяются на три группы, для каждой из которых предписаны свои характеристики:

группа А — автомобильные дороги с интенсивностью движения более 3000 автомобилей в сутки;

в городах и населенных пунктах — магистральные дороги скоростного движения, магистральные улицы общегородского значения непрерывного движения;

группа Б — автомобильные дороги с интенсивностью движения от 1000 до 3000 автомобилей в сутки;

в городах и населенных пунктах — магистральные дороги регулируемого движения, магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения и районного значения;

группа В — автомобильные дороги с интенсивностью движения менее 1000 автомобилей в сутки;

в городах и населенных пунктах — улицы и дороги местного значения.

Установленные стандартом требования должны обеспечиваться организациями, в ведении которых находятся автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов.

В случае, когда эксплуатационное состояние дорог и улиц не отвечает требованиям настоящего стандарта, на них должны быть введены временные ограничения, обеспечивающие безопасность движения, вплоть до полного запрещения движения.

Проезжая часть дорог и улиц, покрытия тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, посадочных площадок, остановочных пунктов, а также поверхность разделительных полос, обочин и откосов земляного полотна должны быть чистыми, без посторонних предметов, не имеющих отношения к их обустройству.

Покрытие проезжей части не должно иметь просадок, выбоин, иных повреждений, затрудняющих движение транспортных средств с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью.

Предельные размеры отдельных просадок, выбоин и т.п. не должны превышать по длине 15 см, ширине — 60 см и глубине — 5 см.

Коэффициент сцепления покрытия должен обеспечивать безопасные условия движения с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью.

Время, необходимое для устранения причин, снижающих сцепные качества покрытий, в зависимости от вида работ, устанавливают с момента обнаружения этих причин, и оно не должно превышать значений, приведенных в таблице 1.

Сроки ликвидации зимней скользкости и окончания снегоочистки для автомобильных дорог, а также улиц и дорог городов и других населенных пунктов с учетом их транспортно-эксплуатационных характеристик приведены в таблице 2.

Таблица 1

	РАБОТЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ СЦЕПНЫХ КАЧЕСТВ ПОКРЫТИЯ	ВРЕМЯ, НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ, СУТ., НЕ БОЛЕЕ
1.	Устранение скользкости покрытия, вызванной выпотеванием битума	4
2.	Очистка покрытия от загрязнений	5
3.	Повышение шероховатости покрытия	15

Таблица 2

ГРУППА ДОРОГ И УЛИЦ ПО ИХ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ	НОРМАТИВНЫЙ СРОК ЛИКВИДАЦИИ ЗИМНЕЙ СКОЛЬЗКОСТИ И ОКОНЧАНИЯ СНЕГООЧИСТКИ, ч
А	4
Б	5
В	6

Примечание. Нормативный срок ликвидации зимней скользкости принимается с момента ее обнаружения до полной ликвидации, а окончание снегоочистки — с момента окончания снегопада или метели до момента завершения работ.

ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Итак, определение «дорожное движение» еще раз подтверждает нам, что независимо от того, ведете вы в данный момент автомобиль, управляете мотоциклом или велосипедом, движетесь пешком по обочине — в пределах дороги вы являетесь участником дорожного движения.

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.

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) — это та неприятность, которая может возникнуть с участником дорожного движения. В абсолютном большинстве случаев она связана с нарушением Правил дорожного движения. Однако не всякое происшествие, случившееся в пределах дороги, будет являться ДТП. ДТП должно быть связано с движением транспортного средства и перечисленными в определении последствиями. Так, наезд на пешехода является

типичным ДТП и, кстати, самым распространенным. А вот травмирование водителя, произошедшее в результате его действий по ремонту своего автомобиля, ДТП не является, как и не будет являться ДТП случай сердечного приступа, случившегося с водителем во время управления им транспортным средством.

Так или иначе, ДТП всегда должно происходить в пределах дороги. Так, скажем, если водитель совершил наезд на человека, паркуясь на собственном дачном участке, этот случай под определение ДТП также не подпадает.

К погибшим в результате ДТП относятся не только граждане, скончавшиеся в момент самого ДТП, но и те, кто умер в результате полученных ранений в срок 7 суток после дорожно-транспортного происшествия.

Принято различать 9 видов дорожно-транспортных происшествий. Это:

Столкновение — происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством,

Опрокидывание — происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

Наезд на стоящее транспортное средство — происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

Наезд на препятствие — происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.).

Наезд на пешехода — происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.).

Наезд на велосипедиста — происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

Наезд на гужевой транспорт — происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные

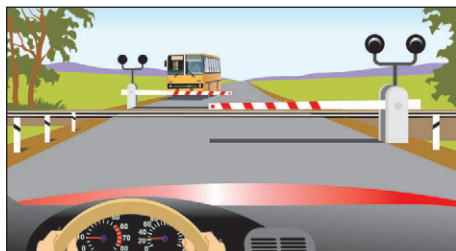


Рис. 1.12

животные, или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.

К этому виду также относится наезд на животное.

Падение пассажира — происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.

Падение пассажира из недвижущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием.

Иной вид ДТП — происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЕЗД — пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне.

Железнодорожный переезд — специальный участок дороги, предназначенный для пересечений железнодорожных путей транспортными средствами (рис. 1.12). В зависимости от своего типа железнодорожный переезд может быть оборудован или не оборудован шлагбаумом, а также — специальными устройствами, обеспечивающими безопасность проезда. Подробнее о проезде железнодорожных переездов идет речь в разделе 15 ПДД.

МАРШРУТНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО — транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок (рис. 1.13).

Заметим, что автобус, троллейбус или трамвай будут считаться маршрутными транспортными средствами, если они движутся

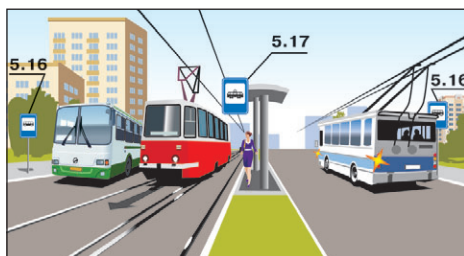


Рис. 1.13

по установленному для перевозки пассажиров маршруту. Кстати, при таком движении эти средства могут отступать от ряда требований ПДД (об этом тоже еще пойдет речь ниже). Во всех иных случаях эти транспортные средства теряют статус маршрутных. Любопытно, что всем известные маршрутные такси — «маршрутки» — маршрутными транспортными средствами согласно ПДД как раз и не являются.

МЕХАНИЧЕСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО — транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

Этот термин относится ко всем транспортным средствам, передвигающимся при помощи двигателя. При этом двигатель не обязательно должен быть именно двигателем внутреннего сгорания. Электродвигатель, например, таковым не является, однако транспортное средство, оборудованное электродвигателем, будет являться механическим транспортным средством. Чтобы управлять механическими транспортными средствами, необходимо иметь специальный документ — водительское удостоверение (или удостоверение тракториста-машиниста), предоставляющее право управления транспортными средствами определенной категории.

Вот вам очевидный казус: мопед, оборудованный двигателем, к механическим транспортным средствам, однако, не относится. Дело в том, что до 60-х годов прошлого столетия выпускались подвесные моторы, предназначенные для крепления на велосипедах обычных велосипедов. От появления на велосипеде такого мотора велосипед велосипедом быть не переставал, и в разряд механических транспортных средств его переносить резона не было — так, во всяком случае, в то время считали авторы Правил. Слово «мопед» впервые появилось в ПДД в 1973 году, но и эта редакция Правил относилась все транспортные средства с объемом двигателя менее 49,8 см³ к велосипедам. Современная редакция ПДД включает в себя определение «мопед», с которым вы можете познакомиться прямо сейчас.

МОПЕД — двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 см³ и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Только что мы установили, что согласно ПДД мопед не является механическим транспортным средством. Дополнительные требования к водителям мопедов вы можете найти в разделе 24 ПДД.

МОТОЦИКЛ — двух- или трехколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

А вот мотоцикл — самое что ни на есть настоящее механическое транспортное средство. Упомянутая выше масса в снаряженном состоянии регламентируется заводом-изготовителем. Это масса полностью укомплектованного и заправленного механического транспортного средства без пассажиров и груза.

К мотоциклам Правила относят и мотороллеры.

Кроме того, под определение «мотоцикл» попадают и так называемые «квадрициклы» (квадроциклы) — четырехколесные транспортные средства с максимальной скоростью не менее 25 км/ч, максимальной мощностью двигателя не более 15 кВт, снаряженной массой не более 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без массы батарей в случае электрических транспортных средств, предназначенные для эксплуатации на дорогах общей сети.

НАСЕЛЕННЫЙ ПУНКТ — застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.23.1, 5.23.2, 5.24.1, 5.24.2, 5.25, 5.26.



5.23.1



5.23.2



5.24.1



5.24.2



5.25



5.26

Посмотрите, сколько предусмотрено Правилами знаков для обозначения населенных пунктов. И не случайно эти знаки имеют разный цветовой фон. Попробуем для начала разобраться с «черно-белыми» знаками. Знаки 5.23.2 и 5.24.2 относительно новые — у нас они появились в 2006 году. А вот за рубежом эти знаки устанавливаются уже давно — их применяют для обозначения населенных

пунктов, не имеющих собственного названия. А ведь есть и такие... Наглядность, как говорится, соблюдена.

Знаки 5.23.1 и 5.23.2 «Начало населенного пункта» применяют для обозначения начала населенного пункта, в пределах которого действуют требования Правил дорожного движения, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах.

Знаки устанавливают на всех въездах в населенный пункт на фактической границе жилой застройки.

Знак 5.23.2 устанавливают в случаях, когда требования Правил дорожного движения, регламентирующие порядок движения в населенных пунктах, необходимо ввести на участке дороги с застройкой, не входящей в какой-либо населенный пункт (дачные поселки, отдельно стоящие предприятия, строящиеся объекты и т.п.).

Знак 5.23.2 допускается устанавливать:

- на второстепенных въездах в населенный пункт;
- в начале жилой застройки в случаях, когда дорога неоднократно пересекает границы одного и того же населенного пункта;
- на границах жилой застройки, когда в пределах административных границ населенного пункта застройка прерывается на расстояние более 500 м.

Знаки 5.24.1 и 5.24.2 «Конец населенного пункта» применяют для указания конца населенного пункта, обозначенного соответственно знаками 5.23.1 и 5.23.2.

Знаки устанавливают на всех выездах из населенного пункта на фактической границе застройки.

Допускается устанавливать знак 5.24.2 в конце населенного пункта, обозначенного знаком 5.23.1.

Знак 5.25 «Начало населенного пункта» применяют для обозначения начала населенного пункта, в котором на данной дороге по условиям безопасности движения нецелесообразно вводить требования Правил дорожного движения, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах.

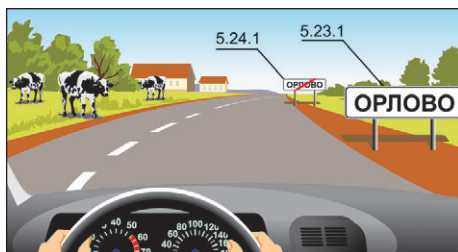


Рис. 1.14



Рис. 1.15

Знак 5.26 «Конец населенного пункта» применяют для указания конца населенного пункта, обозначенного знаком 5.25.

На дорогах с одной, двумя или тремя полосами для движения в обоих направлениях знаки 5.24.1, 5.24.2 и 5.26 допускается размещать только с левой стороны дороги, на оборотной стороне знаков 5.23.1, 5.23.2 и 5.25 соответственно, предназначенных для водителей транспортных средств, движущихся во встречном направлении.

С места установки знаков 5.23.1 и 5.23.2 и вплоть до места установки знаков 5.24.1 и 5.24.2 действуют все требования ПДД, касающиеся движения в населенных пунктах (рис. 1.14, 1.15). А вот «синие-белые» знаки 5.25 и 5.26 (рис. 1.16) сообщают водителю, что между ними правила движения в населенных пунктах не действуют, и водитель должен следовать предписаниям ПДД, касающимся движения вне населенных пунктов. Однако, если вы, миновав знак 5.25, свернули с дороги, не успев еще миновать знак 5.26, вы должны вести себя так, как положено при движении в населенных пунктах (см. рис. 1.16).

НЕДОСТАТОЧНАЯ ВИДИМОСТЬ — видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки.

В данном случае имеется в виду ухудшение условий видимости, вызванное временными факторами — наступлением темного времени

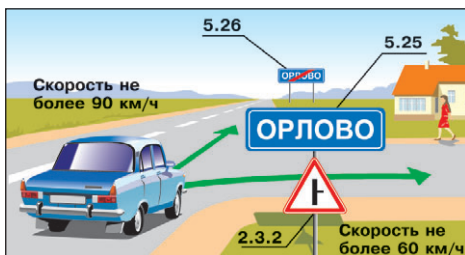


Рис. 1.16



Рис. 1.17

суток, погодными условиями и т.п. Постоянные факторы, такие, как особенности рельефа местности на данном участке дороги, наличие на данном участке дороги крутых (слепых) поворотов и т.д., к недостаточной видимости отношения не имеют. ПДД предписывают в условиях недостаточной видимости включать соответствующие световые приборы и запрещают движение при их неисправности.

ОБГОН — опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы.

Обгон является одним из самых сложных и требующих повышенного внимания водителя маневров. По своей сути обгон — это опережение. Но не всякое опережение является обгоном, а только то, в процессе которого водителю приходится **покидать полосу** своего движения — **перестраиваться** (рис.1.17). Если вы опережаете транспортное средство, движущееся по соседней полосе, — это не обгон (рис.1.18). Обгон транспортного средства должен осуществляться с левой стороны. Однако в случае, если обгоняемое транспортное средство приступило к повороту налево или развороту, свидетельством чего является своевременно включенный на этом средстве указатель поворота, Правила разрешают обгон справа.

Подробнее об обгоне см. в пункте 11 ПДД.

ОБОЧИНА — элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или



Рис. 1.18

выделенный с помощью разметки 1.2.1 или 1.2.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами.

Обочина является элементом дороги (см. рис. 1.11), притом элементом конструктивным, то есть специально созданным в соответствии с нормами строительства.

Правила запрещают движение по обочинам — предназначение у обочин иное. Обочины служат для движения пешеходов и остановки транспортных средств, если, конечно, обочины для этого пригодны. Если состояние обочины не позволяет осуществить на ней остановку транспортного средства, Правила допускают остановку у края проезжей части дороги.



1.2.1

1.2.2

В ряде случаев для обозначения обочины используется разметка 1.2.1 или 1.2.2, которая служит для обозначения края проезжей части. При этом линию 1.2.1 (сплошная линия) допускается пересекать для остановки транспортного средства на обочине и при выезде с нее в местах, где разрешена остановка или стоянка (см. разделы 4, 8, 9, 12, 24 Правил).

ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ — ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Стоит ли говорить, что при обнаружении опасности для движения водитель обязан принять все меры, чтобы не допустить перерастания опасной ситуации в критическую — вести свое транспортное средство предельно осторожно, постоянно следить за развитием ситуации и быть готовым снизить скорость вплоть до полной остановки своего транспортного средства.

Подробнее о действиях водителя при возникновении опасной ситуации можно узнать, обратившись к пунктам 1.5 и 10.1 Правил.

ОПАСНЫЙ ГРУЗ — вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

Перевозка опасных грузов регламентирована «Правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 августа 1995 г. № 73.