

МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА РФ

ФГБОУ ВО БРЯНСКИЙ ГАУ

ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

КАФЕДРА ТЕХНИЧЕСКИХ СИСТЕМ В АГРОБИЗНЕСЕ,
ПРИРОДООБУСТРОЙСТВЕ И ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Самусенко В.И., Ковалев А.Ф., Сакович Н.Е.

**ОСНОВЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА
В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ЧАСТЬ I «ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РФ»**

Учебное пособие

для подготовки водителей автотранспортных средств

Брянск 2022

УДК 351.811.122 (07)

ББК 39.808

С 17

Самусенко, В. И. Основы законодательства в сфере дорожного движения. Ч. I. Правила дорожного движения РФ: учебное пособие для подготовки водителей автотранспортных средств / В. И. Самусенко, А. Ф. Ковалев, Н. Е. Сакович. - Брянск: Изд-во Брянский ГАУ, 2022. – 136 с.

Учебное пособие предназначено для изучения и освоения Правил дорожного движения Российской Федерации. Для студентов, обучающихся по программам подготовки водителей автотранспортных средств и слушателей автошкол.

Рецензент: д.т.н., профессор Христофоров Е.Н.

Рекомендовано к изданию методической комиссией инженерно-технологического института, протокол № 4 от 19 января 2022 года.

© Брянский ГАУ, 2022

© Самусенко В.И., 2022

© Ковалев А.Ф., 2022

© Сакович Н.Е., 2022

Содержание

	стр.
Введение.....	4
1. Общие положения	5
2. Общие обязанности водителей.....	25
3. Применение специальных сигналов.....	36
4. Обязанности пешеходов.....	41
5. Обязанности пассажиров.....	45
6. Сигналы светофора и регулировщика.....	46
7. Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки.....	74
8. Начало движения, маневрирование.....	76
9. Расположение транспортных средств на проезжей части.....	104
10. Скорость движения	118
Контрольные вопросы.....	134
ЛИТЕРАТУРА.....	135

Введение

Действие Правил дорожного движения распространяется по всей территории РФ на все дороги, а также места, где возможно движение транспортных средств (далее ТС), это могут быть не только дороги, улицы, площади, но и места, не предназначенные для движения и не приспособленные для их движения (пустыри, просёлки, броды, покрытые льдом реки).

Дорожное движение во все времена было сопряжено с риском травмирования и гибели людей, а также с причинением материального ущерба. Поэтому человечество даже в древности пыталось его организовать, подчинив определенным правилам. Известно, что в древнем Риме на улицах крупных городов стояли специальные регулировщики, разрешавшие движение всадников и повозок только в одном направлении (прообраз современного одностороннего движения).

В СССР единые Правила дорожного движения были приняты в 1940 г. С тех пор в СССР, а затем в Российской Федерации Правила неоднократно изменялись, дополнялись и совершенствовались (в 1957, 1961, 1965, 1973, 1975, 1976, 1979, 1984, 1987, 1993, 1996, 1997, 1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 гг.).

В Российской Федерации установлено правосторонне движение ТС.

В подавляющем большинстве стран мира, ТС на дорогах и в иных местах должны двигаться по правой стороне проезжей части и при встречном разъезде обращены друг другу левыми сторонами (в некоторых странах установлено левостороннее движение: Австралия, Англия, Индия и др.). С учётом этого требования построен весь порядок дорожного движения (проезд перекрёстков, обгон, маневрирование, начало движения), нанесение разметки, размещение светофоров, дорожных знаков и других средств регулирования дорожного движения, а также конструируются ТС (расположение органов управления, места водителя, дверей в автобусах). Несоблюдение этого требования создаёт угрозу безопасности дорожного движения. Участники дорожного движения обязаны

знать и неукоснительно соблюдать требования настоящих Правил, выполнять касающиеся Порядка движения распоряжения работников милиции и лиц, уполномоченных регулировать движение, а также требования сигналов светофоров, дорожных знаков и дорожной разметки.

1. Общие положения

В Правилах часто встречаются понятия и термины, которые употребляются в основном в нормативных актах и литературе по безопасности дорожного движения, например, «участник дорожного движения», «полоса движения» и т.д. Ряд встречающихся в Правилах терминов и понятий по своему смыслу отличаются от общепринятых их значений в других отраслях знаний, например, «преимущество», «населенный пункт» и др. Для исключения различных толкований в Правилах даны определения и краткие разъяснения наиболее часто употребляемых понятий и терминов.

1.1. Настоящие **Правила дорожного движения** (в дальнейшем – Правила) 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.

ПДД регламентируют действия всех участников дорожного движения, к которым, кроме водителей относятся еще пешеходы и пассажиры.

Другие нормативные акты – это, например, правила перевозки крупногабаритных или опасных грузов, правила по эксплуатации каких-либо транспортных средств. Все подобные документы в части, касающейся дорожного движения, должны основываться на требованиях ПДД и не противоречить им.

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.

На автомагистралях действуют требования раздела 16 ПДД. Знак 5.1 «Автомагистраль» устанавливается перед въездом на такие дороги.



«Автопоезд» – механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами).



Рис. 23

Опознавательные знаки

Автопоездами называют автомобили и другие механические транспортные средства (тягачи) с полуприцепом, либо одним или несколькими прицепами.

На грузовиках, колесных тракторах, движущихся с прицепом (прицепами), а так же на сочлененных автобусах и троллейбусах устанавливают опознавательный знак в виде трех фонарей оранжевого цвета.

«Велосипед» – транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.

Лица, управляющие велосипедами, считаются водителями и наделены целым рядом прав и обязанностей. Для них предусмотрено несколько дорожных знаков и светофоров, а особые требования к их движению приведены в пункте 24 ПДД.

«Велосипедист» – лицо, управляющее велосипедом.

«Велосипедная дорожка» – конструктивно отделенный от проезжей ча-

сти и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и обозначенный знаком 4.4.1.

«Велосипедная зона» – территория, предназначенная для движения велосипедистов, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33.1 и 5.34.1.

Термин «велосипедная зона» введен с 14 декабря 2018 года.

«Водитель» – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

«Вынужденная остановка» – прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.

В такой ситуации прекращение движения не планировалось, но обстоятельства, указанные в определении, вынудили водителя остановить транспортное средство. Следовательно, здесь речь идет о непреднамеренном прекращении движения.

Прекращение движения транспортного средства по требованию регулировщика, из-за запрещающего сигнала светофора или для того, чтобы уступить дорогу участникам движения, имеющим по отношению к вам преимущество, не считается вынужденной остановкой. Его можно квалифицировать как служебное или технологическое, но не вынужденное.

«Гибридный автомобиль» – транспортное средство, имеющее не менее 2 различных преобразователей энергии (двигателей) и 2 различных (бортовых) систем аккумулирования энергии для целей приведения в движение транспортного средства.

Термин «Гибридный автомобиль» введен в ПДД 25 июля 2017 года.

«Главная дорога» – дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1 – 2.3.7 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и тому подобное) по

отношению к грунтовой, либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.

Деление дорог на главные и второстепенные необходимо для организации движения через нерегулируемые перекрестки. Транспортные средства, находящиеся на главной дороге имеют преимущество перед машинами, находящимися на второстепенной дороге.



Знаки 2.3.1 «пересечение со второстепенной дорогой», 2.3.2-2.3.7 «Примыкание второстепенной дороги» чаще всего устанавливаются вне населенных пунктов перед всеми перекрестками на дорогах, обозначенных знаком 2.1 «Главная дорога». Знаки 2.3.4-2.3.7 применяют в том случае, если угол между осями главной и второстепенной дорог составляет менее 60 градусов.

Следует так же отметить, что термин «Главная дорога» используется и вне перекрестков – в местах выезда с прилегающих территорий. Такие участки не считаются перекрестками, однако прилегающим территориям присвоен статус второстепенной дороги, а дорогам, к которым они примыкают – статус главной.

При отсутствии знаков 2.1, 2.3.1-2.3.7 или 5.1 пересечение дорог, имеющих твердое покрытие, а также пересечение грунтовых дорог считается равнозначным.



«**Дневные ходовые огни**» – внешние световые приборы, предназначенные для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в светлое время суток.

«**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.



Главное назначение дороги – обеспечить движение транспортных средств и пешеходов. К дорогам причислены улицы, проспекты, магистрали, а также грунтовые, лесные, полевые пути и даже те, которые могут быть использованы для движения транспорта только зимой.

«**Дорожное движение**» – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

«**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.

Виды ДТП могут быть следующими: столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, пешехода или велосипедиста, на какое либо препятствие, гужевого транспорт или животных и др. Действия водителей, причастных к дорожно-транспортному происшествию (ДТП), приведены в пункте 2.5 ПДД.

«Железнодорожный переезд» – пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне.

Железнодорожный переезд – участок дороги, предназначенный для проезда транспортных средств через рельсовое полотно железной дороги. Это одно из наиболее опасных мест, так как тормозной путь ж/д состава составляет не менее 800 метров. Правила движения через ж/д переезды сформулированы 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.



К маршрутным транспортным средствам могут быть причислены автобусы, троллейбусы и трамваи в том случае, если они в данный момент перевозят пассажиров по установленному маршруту, двигаясь от одного обозначенного места остановки к другому.

В иных случаях, например, когда маршрутное ТС отклоняется от своего маршрута с целью сократить путь (пример не относится к троллейбусам и трамваям), перечисленный транспорт не имеет статус маршрутного.

«Механическое транспортное средство» – транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

Механические транспортные средства входят в состав общей группы всех транспортных средств. Главный признак механических ТС – наличие двигателя.

Немеханическими ТС считаются любые ТС, не имеющие собственной

моторной установки, приводящей их в движение. Это всевозможные прицепы, полуприцепы и прицепы-ропуски. Они эксплуатируются совместно с механическим ТС в составе автопоездов.

Правила причислили к механическим ТС автобусы, троллейбусы, трамваи, легковые и грузовые автомобили, мотоциклы, тракторы, самоходные машины. Самоходные машины – это ТС, предназначенные для выполнения разнообразных работ (снегоуборочные, сельхозмашины, катки, погрузчики, асфальтоукладчики и т.п.).

С 5 ноября 2014 года к механическим ТС относятся и мопеды.



«Мопед» – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики.



«Мотоцикл» – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см или максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. К мотоциклам приравниваются трициклы, а также квадрициклы с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, имеющие ненагруженную массу, не превышающую 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрических транспортных средств), и максимальную эффективную мощность двигателя, не превышающую 15 кВт.

Массу в снаряженном состоянии регламентирует завод-изготовитель транспортного средства. Под ней подразумевается масса полностью укомплектованного и заправленного ТС без пассажиров и груза.

«Населенный пункт» – застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.23.1 – 5.26.



Знаки 5.23.1 и 5.24.1 выполнены в виде табличек с белым фоном, на которых написаны названия населенных пунктов. Знаки 5.23.2 и 5.24.2 представляют собой символическое изображение населенного пункта, выполненное на белом фоне.

Если вы проехали знаки 5.23.1 или 5.23.2 (с белым фоном), то следует соблюдать все требования ПДД, касающиеся порядка движения в населенных пунктах.

Знаки 5.25 и 5.26 выполнены в виде табличек с синим фоном, на которые нанесены надписи с названием населенного пункта. Эти знаки используют для информирования о том, что в указанном населенном пункте на данной дороге (или на ее участке) требования ПДД для населенных пунктов НЕ действуют.

На участке дороги, обозначенном знаками 5.25 или 5.26 необходимо выполнять требования Правил, которые действуют вне населенных пунктов. Если вы свернули с участка дороги, на котором был установлен знак 5.25 (с синим фоном), но не выехали из населенного пункта, то целесообразно выполнять требования ПДД, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах.

«Недостаточная видимость» – видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки.

«Обгон» – опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части).



Основной признак обгона как опережения движущегося ТС (одного или нескольких) – выезд из полосы, по которой вы двигались ранее, на полосу (сторону дороги) встречного направления. Следовательно, перестроение – обязательная составляющая обгона.

Однако, перестраиваться можно не выезжая на встречную полосу. Опережение (значение этого термина – ниже по тексту) в пределах проезжей части попутного направления обгоном не считается.

Понятие «Обгон» претерпело революционное преобразование. Теперь обгоном считается маневр только с выездом на полосу (сторону) встречного движения! Все перемещения транспорта из полосы в полосу на своей (правой) стороне дороги отныне к понятию «обгон» не относятся.

«Обочина» – элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами.

Обочина предназначена для движения пешеходов и остановки транспорта. Если имеется пригодная для остановки обочина, ПДД запрещают преднамеренно прекращать движение на проезжей части дороги. Использование обочин для движения ТС в общем случае запрещено (пункт 9.9 ПДД).

«Обучающий вождению» – педагогический работник организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, квалификация которого отвечает квалификационным требованиям, указанным в квалификационных справочниках, и (или) профессиональным стандартам (при наличии), обучающий управлению транспортным средством.

«Обучающийся вождению» – лицо, проходящее в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение в организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, имеющее первоначальные навыки управления транспортным средством и освоившее требования Правил.

«Ограниченная видимость» – видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе транспортными средствами.

«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.

Водителю важно уметь прогнозировать развитие дорожно-транспортных ситуаций и не допускать их перерастания в ДТП. При возник-

новении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, необходимо принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки ТС (пункт 10.1 ПДД).

«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 среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

К транспортным средствам, перевозящим опасные грузы, предъявляется целый ряд специальных конструктивных требований. На таких ТС устанавливают проблесковый маячок оранжевого или желтого цвета, а спереди и сзади наносят (устанавливают) опознавательные знаки «Опасный груз».

«Опережение» – движение транспортного средства со скоростью, большей скорости попутного транспортного средства.

Опережение не подразумевает выезд на соседнюю полосу и может выполняться как слева, так и справа.

«Организованная перевозка группы детей» – перевозка в автобусе, не относящемся к маршрутному транспортному средству, группы детей численностью 8 и более человек, осуществляемая без их родителей или иных законных представителей.

Под организованной перевозкой группы детей подразумевается специальная перевозка. С 1 января 2014 года перевозка группы детей выполняется только на автобусах. Спереди и сзади на такие ТС устанавливают опознавательные знаки «Перевозка детей».

«Организованная транспортная колонна» – группа из трех и более механических транспортных средств, следующих непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами в сопровождении головного транспортного средства с нанесенными на наружные поверхности специальными цветографическими схемами и включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов.

ПДД запрещают пересекать организованные колонны и занимать место

в них (пункт 2.7). Организованной транспортной колонной может считаться группа механических ТС, состоящая не менее, чем из трех единиц указанной техники, движущаяся со специальным сопровождением, находящимся во главе колонны.

«Организованная пешая колонна» – обозначенная в соответствии с пунктом 4.2 Правил группа людей, совместно движущихся по дороге в одном направлении.

«Остановка» – преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства.

ПДД определяют остановку ТС как преднамеренное прекращение его движения. Имеется в виду, что остановка производится водителем по его желанию, а не по причинам, указанным в определении «Вынужденная остановка», и не для выполнения требований регулировщика, а так же не для остановки на запрещающий сигнал светофора, не для предоставления преимущества другим участникам движения, не из-за затора и т.п.

Знак 3.27 «Остановка запрещена» и (или) горизонтальная разметка 1.4 (желтого цвета), нанесенная у края проезжей части или по верху бордюрного камня, не допускают преднамеренного прекращения движения.

В местах, где запрещена стоянка, остановка разрешена (т.е. преднамеренное прекращение движения на время до 5 минут). Там же можно находиться и большее время, если это необходимо для посадки и высадки пассажиров, либо загрузки ТС.

«Островок безопасности» – элемент обустройства дороги, разделяющий полосы движения (в том числе полосы для велосипедистов), а также полосы движения и трамвайные пути, конструктивно выделенный бордюрным камнем над проезжей частью дороги или обозначенный техническими средствами организации дорожного движения и предназначенный для остановки пешеходов при переходе проезжей части дороги. К островку безопасности может относиться часть разделительной полосы, через которую проложен пешеходный переход.

«Парковка (парковочное место)» – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

Термин «Парковка (парковочное место)» введен с 6 августа 2013 года.

«Пассажир» – лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

Обязанности пассажиров приведены в разделе 5 ПДД.

«Перекресток» – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий.

Перекресток – место концентрации конфликтных ситуаций. Здесь траектории ТС могут пересекаться, сливаться и разветвляться. На перекрестках также пересекаются траектории движения ТС и пешеходов.

Перекрестки могут иметь самую различную форму. На перекрестках могут пересекаться, сливаться или разветвляться дороги, имеющие как одну, так и несколько проезжих частей.

Для выполнения требований ряда дорожных знаков и разметки водителю необходимо уметь определять количество проезжих частей, образующих перекресток. Чтобы подсчитать количество пересечений, мысленно продлим проезжие части дорог на перекресток.



Пересечение дорог на разных уровнях, выполненное в виде мостов, эстакад, тоннелей, а так же выезды на дорогу с прилегающих территорий, перекрестками не считаются. Необходимо верно определять принадлежность пересечения к перекресткам: если пересечение является перекрестком, то на нем действуют требования раздела 13 ПДД.

Кроме того, ряд дорожных знаков в определенных случаях действует до ближайшего перекрестка. Поэтому, в тех местах, которые перекрестками не считаются (выезды с прилегающих территорий, пересечения на разных уровнях), эти знаки своего действия не прекращают.

«Перестроение» – выезд из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения.

Основное требование к перестроению – безопасность маневрирования. Водители прибегают к перестроению, начиная движение, при обгоне, объезде, а также занимая на проезжей части дороги соответствующее положение перед поворотом, разворотом или остановкой.

Подробнее о правилах перестроения прописано в пункте 8.4 ПДД. «Пешеход» – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.

Пешеходами могут считаться только те лица, которые принимают непосредственное участие в процессе движения. Следовательно, регулировщики, а также лица, выполняющие ремонтные работы и т.п., не являются участниками дорожного движения. Требования к пешеходам сформулированы в разделе 4 ПДД.

«Пешеходная дорожка» – обустроенная или приспособленная для движения пешеходов полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, обозначенная знаком 4.5.1.

«Пешеходная зона» – территория, предназначенная для движения пешеходов, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33 и 5.34.

«Пешеходная и велосипедная дорожка (велопешеходная дорожка)» – конструктивно отделенный от проезжей части элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для раздельного или совместного с пешеходами движения велосипедистов и обозначенный знаками 4.5.2 – 4.5.7.

«Пешеходный переход» – участок проезжей части, трамвайных путей, обозначенный знаками 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

Знак 5.19.1 устанавливают справа от дороги, знак 5.19.2 – слева. На дорогах с разделительной полосой знак 5.19.2 устанавливают слева от каждой из проезжих частей на разделительной полосе.

При отсутствии на переходе разметки 1.14 знак 5.19.1 устанавливают на ближней границе перехода относительно приближающихся ТС, а знак 5.19.2 – на дальней. Знак 5.19.2 может быть размещен на оборотной стороне знака 5.19.1.

На пешеходных переходах, расположенных на регулируемых перекрестках, знаков может и не быть, пешеходы могут пользоваться только разметкой. Необходимо учитывать, что при отсутствии всех атрибутов пешеходного перехода, пешеходы имеют право пересекать проезжую часть на перекрестках по линии тротуаров или обочин (пункт 4.3 ПДД).

«Полоса движения» – любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

Полоса движения – основной элемент проезжей части любой дороги. Ее размеры регламентированы нормативными документами. Если разметки, показывающей ее габариты нет, или же она не видна, то водители должны считать полосой ширину проезжей части, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

«Полоса для велосипедистов» – полоса проезжей части, предназначенная для движения на велосипедах и мопедах, отделенная от остальной проезжей части горизонтальной разметкой и обозначенная знаком 5.14.2.

«Преимущество (приоритет)» – право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

Приоритет – очень важное понятие, напрямую связанное с термином «Уступить дорогу (не создавать помех)».

«Препятствие» – неподвижный объект на полосе движения (неисправное или поврежденное транспортное средство, дефект проезжей части, посторонние предметы и т.п.), не позволяющий продолжить движение по этой полосе. Не является препятствием затор или транспортное средство, остановившееся на этой полосе движения в соответствии с требованиями Правил.

«Прилегающая территория» – территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

Прилегающая территория непосредственно примыкает к дороге. Выездам с прилегающих территорий присвоен статус второстепенных дорог. Поэтому, покидая ее, следует уступать транспорту и пешеходам, находящимся на дороге, на которую вы выезжаете (пункт 8.3 ПДД).

«Прицеп» – транспортное средство, не оборудованное двигателем и

предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски.

Прицеп – немеханическое транспортное средство. Он перемещается в составе автопоезда. Прицеп всеми колесами упирается на дорогу и прицепляется к тягачу с помощью дышла.

Полуприцеп опирается на колеса и на автомобиль-тягач. Если посмотреть со стороны, то полуприцеп как бы сидит верхом на буксировщике. Прицеп-ропуск используется для перевозки грузов повышенной длины (чаще всего труб или леса).

«Проезжая часть» – элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

Дорога состоит из одной или нескольких проезжих частей. При наличии нескольких проезжих частей они отделяются друг от друга разделительными полосами

«Разделительная полоса» – элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2, разделяющий смежные проезжие части, а также проезжую часть и трамвайные пути и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств.

«Разрешенная максимальная масса» – масса снаряженного транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, установленная предприятием-изготовителем в качестве максимально допустимой. За разрешенную максимальную массу состава транспортных средств, то есть сцепленных и движущихся как одно целое, принимается сумма разрешенных максимальных масс транспортных средств, входящих в состав.

Снаряженное механическое транспортное средство – это ТС, полностью заправленное топливом с максимальным уровнем масла и охлаждающей жидкости в агрегатах, с запасным колесом, инструментом, аптечкой, огнетушителем и знаком аварийной остановки.

ТС разделяются на категории в зависимости от их назначения, конструктивных особенностей и разрешенной максимальной массы.

«Регулировщик» – лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники полиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей. К регулировщикам также относятся уполномоченные лица из числа работников подразделений транспортной безопасности, исполняющие обязанности по досмотру, дополнительному досмотру, повторному досмотру, наблюдению и (или) собеседованию в целях обеспечения транспортной безопасности, в отношении регулирования дорожного движения на участках автомобильных дорог, определенных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июля 2016 г. N 686 "Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры.

Если движением управляет регулировщик, то водители должны руководствоваться его сигналами.

«Стоянка» – преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.

Термины «Стоянка» и «Остановка» означают преднамеренное прекращение движения. Остановка отличается от стоянки временем неподвижного состояния ТС. Преднамеренное прекращение движения на время свыше 5 минут считается остановкой, а не стоянкой, если оно связано с непрерывной посадкой или высадкой пассажиров, погрузкой или разгрузкой ТС.

«Темное время суток» – промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

В указанный промежуток времени без внешних световых приборов не обойтись. Этот термин оговорен в пункте 2.3.1 и в разделе 19 ПДД.

«Транспортное средство» – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

К транспортным средствам относится как механический (с двигателем), так и не механический транспорт (без двигателей).

«Тротуар» – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или к велосипедной дорожке либо отделенный от них газоном.

По определению тротуар предназначен для пешеходов. В случаях, определенных в пп. 9.9 и 12.2 ПДД, там допускается движение, остановка и даже стоянка ТС.

«Уступить дорогу (не создавать помех)» – требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

«Уступить дорогу» – с этим термином сталкивается каждый водитель, как только он захочет начать движение от края дороги. ПДД требуют от него перед началом движения уступить дорогу движущемуся транспорту.

Что значит уступить дорогу? Это значит не создавать помех. Если вы начинаете движение на многополосной дороге, то убедитесь в том, что полоса, по которой вы собираетесь двигаться, свободна, и на нее не перестраиваются движущиеся машины.

«Участник дорожного движения» – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

«Школьный автобус» – специализированное транспортное средство (ав-

тобус), соответствующее требованиям к транспортным средствам для перевозки детей, установленным законодательством о техническом регулировании, и принадлежащее на праве собственности или на ином законном основании дошкольной образовательной или общеобразовательной организации.

«Электромобиль» – транспортное средство, приводимое в движение исключительно электрическим двигателем и заряжаемое с помощью внешнего источника электроэнергии.

Термин «Электромобиль» внесен в ПДД с 25 июля 2017 года.

1.3. Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

1.4. На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств.

1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в полицию.

1.6. Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Законодательство РФ предусматривает в отношении водителя в зависимости от вида нарушения ПДД и его последствий административную, уголовную и гражданскую ответственность.

2. Общие обязанности водителей

2.1. Водитель механического транспортного средства обязан:

2.1.1. Иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им, для проверки:

- водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории;
- регистрационные документы на данное транспортное средство (кроме мопедов), а при наличии прицепа – и на прицеп (кроме прицепов к мопедам);
- в установленных случаях разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а также специальные разрешения, при наличии которых в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам тяжеловесного транспортного средства, крупногабаритного транспортного средства либо транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов;
- документ, подтверждающий факт установления инвалидности, в случае управления транспортным средством, на котором установлен опознавательный знак «Инвалид»;
- страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства или распечатанную на бумажном носителе информацию о заключении договора такого обязательного страхования в виде электронного документа в случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена федеральным законом.

2.1.1.1. В случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», представить по требованию сотрудников полиции, уполномоченных на то в соответствии с законодательством Российской Федерации, для проверки страховой по-

лис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Указанный страховой полис может быть представлен на бумажном носителе, а в случае заключения договора такого обязательного страхования в порядке, установленном пунктом 7 2 статьи 15 указанного Федерального закона, в виде электронного документа или его копии на бумажном носителе.

Со 2 января 2020 года если водитель заключил со страховой компанией электронный договор ОСАГО, то он имеет право предъявить сотруднику ГИБДД для проверки полис ОСАГО в электронном виде, например, на экране смартфона.

Сотрудник ГИБДД, в свою очередь, может проверить в автоматизированной системе ОСАГО заключал ли водитель такой договор или нет. Не запрещается возить с собой и предъявлять для проверки распечатанную копию полиса ОСАГО.

2.1.2. При движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями. При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

До начала движения водитель обязан пристегнуться ремнями безопасности проверить, чтобы пристегнулись пассажиры.

Мотошлем для мотоциклиста и его пассажира – это одно из основных средств пассивной безопасности. К таким средствам еще относится соответствующая экипировка с защитными накладками, но ПДД запрещают движение на мотоцикле именно без застегнутого мотошлема.

2.2. Водитель механического транспортного средства, участвующий в международном дорожном движении, обязан:

- иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки регистрационные документы на данное транспортное средство (при наличии прицепа – и на прицеп) и водительское удостоверение, соответствующие Конвенции о дорожном движении, а также документы, предусмотренные таможенным законодательством Евразийского экономического союза, с

отметками таможенных органов, подтверждающими временный ввоз данного транспортного средства (при наличии прицепа – и прицепа);

- иметь на данном транспортном средстве (при наличии прицепа – и на прицепе) регистрационные и отличительные знаки государства, в котором оно зарегистрировано. Отличительные знаки государства могут помещаться на регистрационных знаках.

Водитель, осуществляющий международную автомобильную перевозку, обязан останавливаться по требованию уполномоченных должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах и предъявлять для проверки транспортное средство, а также разрешения и другие документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации.

2.2.1. Водитель транспортного средства, в том числе не осуществляющего международные перевозки товаров, обязан останавливаться и предъявлять уполномоченному должностному лицу таможенных органов транспортное средство, находящиеся в нем товары и документы на них для проведения таможенного контроля в зонах таможенного контроля, созданных вдоль государственной границы Российской Федерации, а в случае, если масса снаряженного указанного транспортного средства составляет 3,5 тонны и более, также на иных территориях Российской Федерации, определенных законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании, в местах, специально обозначенных дорожным знаком 7.14.1, по требованию уполномоченного должностного лица таможенных органов.

2.3. Водитель транспортного средства обязан:

2.3.1. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (в дальнейшем – Основные положения).

Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы,

рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), не горящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

При возникновении в пути прочих неисправностей, с которыми приложением к Основным положениям запрещена эксплуатация транспортных средств, водитель должен устранить их, а если это невозможно, то он может следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности;

ПДД подразделяют неисправности ТС на две подгруппы. Первая подгруппа включает неисправности, при которых запрещается движение ТС. Их пять, они перечислены в этом пункте ПДД.

Стоим на месте (не начинаем и не продолжаем движение) при неисправности:

- *рабочей тормозной системы*
- *рулевого управления*
- *сцепного устройства (в составе автопоезда)*
- *не горящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости*
- *не работающим со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.*

Ко второй подгруппе поломок относятся неисправности, при которых запрещается эксплуатация ТС. При возникновении этих неисправностей, движение ТС не запрещено. Двигаясь к месту ремонта, водитель обязан помнить, что в случае ДТП, ответственность за управление неисправным автомобилем будет на нем.

К мерам предосторожности, которые можно использовать при управлении ТС в данном случае, относятся: движение по крайней правой полосе с малой скоростью, включение аварийной сигнализации и другие действия в зависимости от возникшей неисправности.

2.3.2. По требованию должностных лиц, которым предоставлено право

государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Водитель транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти, спасательных воинских формирований Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий обязан проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения также по требованию должностных лиц военной автомобильной инспекции.

В установленных случаях проходить проверку знаний Правил и навыков вождения, а также медицинское освидетельствование для подтверждения способности к управлению транспортными средствами.

Водитель, в отношении которого имеются основания предположить, что он находится в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), подлежит отстранению от управления транспортным средством.

В соответствии со ст. 27.12 КоАП. основаниями полагать, что водитель, управляющий ТС, находится в состоянии опьянения, являются:

- характер движения ТС, вызывающий сомнение в способности водителя управлять им;*
- наличие признаков опьянения (запах алкоголя изо рта, неустойчивость позы, нарушение речи, выраженное дрожание пальцев рук, резкое изменение окраски кожных покровов лица, поведение, не соответствующее обстановке, изменение зрачков при соответствующем поведении);*
- заявления свидетелей об употреблении водителем спиртных напитков или наркотических средств.*

При наличии таких оснований сотрудники полиции в соответствии с действующим законодательством имеют право направлять (доставлять)

этих лиц на медицинское освидетельствование, с целью установления состояния опьянения.

2.3.3. Предоставлять транспортное средство:

- сотрудникам полиции, органам государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством;
- медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

***Примечание.** Лица, воспользовавшиеся транспортным средством, должны по просьбе водителя выдать ему справку установленного образца или сделать запись в путевом листе (с указанием продолжительности поездки, пройденного расстояния, своей фамилии, должности, номера служебного удостоверения, наименования своей организации), а медицинские и фармацевтические работники – выдать талон установленного образца.*

По требованию владельцев транспортных средств федеральные органы государственной охраны и органы федеральной службы безопасности возмещают им в установленном порядке причиненные убытки, расходы либо ущерб в соответствии с законодательством.

2.3.4. В случае вынужденной остановки транспортного средства или дорожно-транспортного происшествия вне населенных пунктов в темное время суток либо в условиях ограниченной видимости при нахождении на проезжей части или обочине быть одетым в куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала, соответствующих требованиям ГОСТа 12.4.281-2014.

Пункт 2.3.4 имеет законную силу с 18 марта 2018 года.

2.4. Право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а также:

- уполномоченным должностным лицам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в отношении остановки грузовых автомобилей и автобусов

в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 пунктах транспортного контроля;

- уполномоченным должностным лицам таможенных органов в отношении остановки транспортных средств, в том числе не осуществляющих международные перевозки товаров, в зонах таможенного контроля, созданных вдоль государственной границы Российской Федерации, а в случае, если масса снаряженного указанного транспортного средства составляет 3,5 тонны и более, также на иных территориях Российской Федерации, определенных законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании, в местах, специально обозначенных дорожным знаком 7.14.1.

Уполномоченные должностные лица Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и таможенных органов должны быть в форменной одежде и использовать для остановки транспортного средства диск с красным сигналом либо со световозвращателем. Для привлечения внимания водителей транспортных средств указанные уполномоченные должностные лица могут пользоваться сигналом-свистком.

Лица, обладающие правом остановки транспортного средства, обязаны предъявлять по требованию водителя служебное удостоверение.

По требованию водителя остановленного транспортного средства, лица, указанные в пункте 2.4, обязаны представиться и предъявить (показать) ему служебное удостоверение.

Работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах, уполномоченные должностные лица Федеральной службы по надзору в сфере транспорта также являются регулировщиками движения, но проверять документы у водителей не имеют права.

Сотрудники военной автоинспекции имеют право проверять только транспорт Министерства обороны.

2.5. При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной останов-

ки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию. При нахождении на проезжей части водитель обязан соблюдать меры предосторожности.

2.6. Если в результате дорожно-транспортного происшествия погибли или ранены люди, водитель, причастный к нему, обязан:

- принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь и полицию;
- в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшую медицинскую организацию, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;
- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно, предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;
- записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции.

Действия водителя, который причастен к ДТП, должны выполняться именно в той последовательности, как это изложено, и как можно быстрее. Если, кроме водителя, на месте ДТП есть пассажиры или другие лица, которые могут оказать помощь, их следует также привлечь, например, для вызова «скорой», сообщения о ДТП в полицию и т.д.

Если необходимо зафиксировать следы ДТП, но при этом следует освободить проезжую часть, рекомендуется каким-либо острым предметом отметить на дороге расположение колес в районе осей транспортного средства, чтобы потом можно было предельно точно установить его недавнее место-

нахождение. Рисовать мелом нежелательно, так как такие следы вскоре могут быть стерты проходящим мимо транспортом.

Следует обратить внимание на правильность составления протокола и схемы аварии, так как первичные документы имеют значительный «вес» при дальнейшем разборе происшествия в отделе ГИБДД. Можно будет дополнить написанное и подписанное ранее, но исправить первичные документы будет уже невозможно.

2.6.1. Если в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу, водитель, причастный к нему, обязан освободить проезжую часть, если движению других транспортных средств создается препятствие, предварительно зафиксировав любыми возможными способами, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и повреждения транспортных средств.

Водители, причастные к такому дорожно-транспортному происшествию, не обязаны сообщать о случившемся в полицию, и могут оставить место дорожно-транспортного происшествия, если в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может осуществляться без участия уполномоченных на то сотрудников полиции.

Если в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств документы о дорожно-транспортном происшествии не могут быть оформлены без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, водитель, причастный к нему, обязан записать фамилии и адреса очевидцев и сообщить о случившемся в полицию для получения указаний сотрудника полиции о месте оформления дорожно-транспортного происшествия.

Ожидать прибытия сотрудника ДПС к месту аварии иногда приходится очень долго (в условиях крупного города так случается часто). У водителей

есть возможность оформить ДТП своими силами, но это можно сделать только, если в ДТП участвовало 2 автомобиля, имеющих ОСАГО, и вред причинен только автомобилям, т.е. пострадала только техника, без людских пострадавших.

Прежде чем покидать место происшествия, следует грамотно все оформить: составить схему аварии, зафиксировать средствами фотосъемки или видеозаписи положение транспортных средств по отношению друг к другу и к элементам дорожной инфраструктуры, указать свидетелей и виновника (если таковой имеется), текущее время и прочие обстоятельства, а также поставить под этим подписи всех участников ДТП.

С 1 октября 2019 года можно оформить ДТП самостоятельно, без участия ГИБДД (по европротоколу), в т.ч. в случае, если между участниками имеются разногласия. Оформление ДТП при разногласиях должно быть зафиксировано с помощью ЭРА-ГЛОНАСС или специального мобильного приложения, одобренного союзом автостраховщиков.

Самостоятельное оформление ДТП возможно при следующих условиях:

- 1. В ДТП столкнулись только 2 автомобиля.*
- 2. У каждого из водителей есть ОСАГО.*
- 3. Вред причинен только автомобилям (пострадавших нет).*

Схема самостоятельного оформления с 1 октября 2019 года:

- ДТП без разногласий водителей и с ущербом до 100 000 руб. оформляются по европротоколу.*
- ДТП с разногласиями водителей и с ущербом до 100 000 руб. оформляются только при наличии тревожной кнопки ЭРА-ГЛОНАСС или специального приложения.*
- ДТП без разногласий водителей и с ущербом до 400 000 руб. оформляются только при наличии тревожной кнопки ЭРА-ГЛОНАСС или специального приложения.*

Если у одного из участников ДТП нет ни ГЛОНАСС, ни специального приложения, то при наличии разногласий между собой самостоятельное оформление ДТП будет невозможно.

В любом случае получить ответы на вопросы об оформлении ДТП можно позвонив по телефону в ГИБДД и сообщив обстоятельства ДТП. Важно: водители могут ехать для оформления на пост ГИБДД только после того, как сообщат о ДТП по телефону, и получают соответствующие инструкции.

2.7. Водителю запрещается:

- управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;
- передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или подкатегории, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил;
- пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;
- употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;
- управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, установленного уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, а при осуществлении международных автомобильных перевозок – международными договорами Российской Федерации;
- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук;
- опасное вождение, выражающееся в неоднократном совершении

одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

Вероятность попасть в аварию у заболевшего человека значительно выше, чем у здорового. Это может быть связано как с общим болезненным состоянием водителя, так и с побочным действием многих лекарств, которые он принял.

Также опасно и простое переутомление. Если во время поездки ощущается сонливость, вялость, притупление внимания, чувствуется потеря остроты зрения, замедленность действий, то поможет лишь остановка и отдых. Музыка, разговор с попутчиком для того, чтобы не заснуть, оказывает лишь недолгое действие, чаще всего обманчивое.

Пользование телефоном во время движения запрещается потому, что во время разговора отвлекается внимание водителя и затрудняется управление автомобилем. Рассеянное внимание, соответственно, нередко приводит к ДТП.

3. Применение специальных сигналов

3.1. Водители транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета, выполняя неотложное служебное задание, могут отступить от

требований разделов 6 (кроме сигналов регулировщика) и 8 – 18 настоящих Правил, приложений 1 и 2 к настоящим Правилам при условии обеспечения безопасности движения.

Для получения преимущества перед другими участниками движения водители таких транспортных средств должны включить проблесковый маячок синего цвета и специальный звуковой сигнал. Воспользоваться приоритетом они могут только убедившись, что им уступают дорогу.

Этим же правом пользуются водители транспортных средств, сопровождаемых транспортными средствами, имеющими нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом, в случаях, установленных настоящим пунктом. На сопровождаемых транспортных средствах должен быть включен ближний свет фар.

На транспортных средствах Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службы охраны Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации и Военной автомобильной инспекции дополнительно к проблесковому маячку синего цвета может быть включен проблесковый маячок красного цвета.



Водители автомобилей оперативных служб, выполняющие неотложное служебное задание, с включенным проблесковым маячком синего цвета могут двигаться в любом направлении независимо от сигналов светофоров, указаний дорожных знаков и разметки. Для них обязательны только сигналы регулировщика.

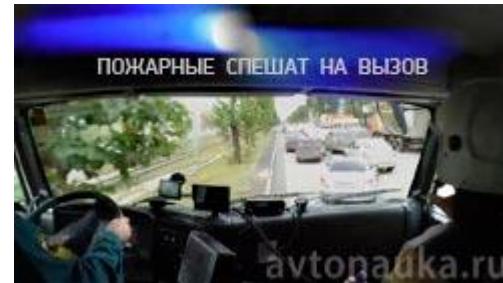
К оперативным службам, на ТС которых могут быть установлены проблесковый маячок синего цвета и специальный звуковой сигнал относятся скорая медицинская служба, противопожарная служба, полиция, Военная автоинспекция, службы специальных перевозок Банка России и Гохрана России, служба спецсвязи Минсвязи России, прокуратура, Главное управление исполнения наказаний Минюста России и аварийно-спасательные службы.

3.2. При приближении транспортного средства с включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда указанного транспортного средства.

При приближении транспортного средства, имеющего нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда указанного транспортного средства, а также сопровождаемого им транспортного средства (сопровождаемых транспортных средств).

Запрещается выполнять обгон транспортного средства, имеющего нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы с включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом.

Запрещается выполнять обгон транспортного средства, имеющего нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом, а также сопровождаемого им транспортного средства (сопровождаемых транспортных средств).



Синий маячок совместно со специальным звуковым сигналом дает преимущество в движении. Использовать преимущество целесообразно только убедившись, что их видят и уступают им дорогу.

Вместе с синим маячком, но не вместо него, может быть включен и красный маячок.

Кроме самих автомобилей с включенными маячками и сиреной преимуществом пользуются сопровождаемые ими транспортные средства.

Запрещается обгонять ТС со специальной окраской, если на них включен синий маячок и специальный звуковой сигнал, а так же сопровождаемый ими транспорт. См. термин «Обгон» в пункте 1.2.

3.3. Приближаясь к стоящему транспортному средству с включенным проблесковым маячком синего цвета, водитель должен снизить скорость, чтобы иметь возможность немедленно остановиться в случае необходимости.



Если автомобиль с синим маячком стоит на месте (в дополнение может быть включен красный маячок), то целесообразно снизить скорость, чтобы в случае необходимости остановиться. Так обычно предупреждают водителей о возникшей впереди опасности либо о месте дорожного контроля.

3.4. Проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета должен быть включен на транспортных средствах в следующих случаях:

- выполнение работ по строительству, ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств;
- движение крупногабаритных транспортных средств, а также перевозка взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности;
- сопровождение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов;
- сопровождение организованных групп велосипедистов при проведении тренировочных мероприятий на автомобильных дорогах общего пользования;
- организованная перевозка группы детей.

Включенный проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета не дает преимущества в движении и служит для предупреждения других участников движения об опасности.



Маячками желтого или оранжевого цвета оборудованы уборочные машины, бензовозы, машины инкассации, эвакуаторы и др. Такие маячки не дают преимущества в движении, так как их назначение – привлечь внимание.

Мигающий желтый или оранжевый маячок – это возможность на достаточном расстоянии обнаружить транспортное средство, представляющее опасность для окружающих, и принять соответствующие меры.

3.5. Водители транспортных средств с включенным проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета при выполнении работ по строительству, ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств могут отступать от требований дорожных знаков (кроме знаков 2.2, 2.4 – 2.6, 3.11 – 3.14, 3.17.2, 3.20) и дорожной разметки, а также пунктов 9.4 – 9.8 и 16.1 настоящих Правил при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

Водители крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств, осуществляющих сопровождение крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, с включенным проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета могут отступать от требований дорожной разметки при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

3.6. Водители транспортных средств организаций федеральной почтовой связи и транспортных средств, перевозящих денежную выручку и (или) ценные грузы, могут включать проблесковый маячок бело-лунного цвета и специальный звуковой сигнал только при нападениях на указанные транспортные средства. Проблесковый маячок бело-лунного цвета не дает преимущества в движении и служит для привлечения внимания сотрудников полиции и иных лиц.

4. Обязанности пешеходов

4.1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также в случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой – по внешнему краю проезжей части).

При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств.

При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

Обязанность иметь при себе световозвращающие элементы (фликеры) на одежде во время движения вдоль дороги в темное время суток, или при ее переходе вне населенного пункта в темное время суток вступила в действие с 1 июля 2015 года.

За отсутствие световозвращающих элементов на одежде предусмотрен штраф 500 рублей.

4.2. Движение организованных пеших колонн по проезжей части разрешается только по направлению движения транспортных средств по правой стороне не более чем по четыре человека в ряд. Спереди и сзади колонны с левой стороны должны находиться сопровождающие с красными флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости – с включенными фонарями: спереди – белого цвета, сзади – красного.

Группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии – и по обочинам, но лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых.

4.3. Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии – на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 или 1.14.2, обозначающей такой пешеходный переход.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

Требования настоящего пункта не распространяются на велосипедные зоны.

4.4. В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии – транспортного светофора.

4.5. На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

На нерегулируемом пешеходном переходе водитель обязан уступить дорогу пешеходам. Главной причиной наездов на пешеходов в зоне нерегулируемых пешеходных переходов является закрытый обзор, т.е. водитель обнаруживает пешехода лишь в тот момент, когда он оказывается на полосе дороги.

Поэтому и водители, и пешеходы обязаны принимать все меры предосторожности. Если едущий впереди автомобиль тормозит перед таким переходом – будьте внимательны, возможно, он пропускает пешехода.

В свою очередь, пешеходу, которому автомобилист уступает на переходе, прежде чем начать спешить перейти дорогу, сначала нужно убедиться, что и другие машины, подъезжающие к переходу, также готовы остановиться или снижают скорость, чтобы его (пешехода) пропустить.

4.6. Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулирующего).

4.7. При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).

4.8. Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии – на тротуаре или обочине. В местах остановок маршрутных транспортных средств, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.

При движении через проезжую часть к месту остановки маршрутного транспортного средства или от него пешеходы должны руководствоваться требованиями пунктов 4.4 – 4.7 Правил.

В случае остановки маршрутного ТС на обозначенной остановке, водители других ТС обязаны уступить дорогу пешеходам, идущим к этому маршрутному ТС или от него (пункт [14.6](#)). Во всех иных ситуациях выходить на проезжую часть во время отсутствия маршрутного ТС или его движения пешеходам запрещается.

5. Обязанности пассажиров

5.1. Пассажиры обязаны:

- при поездке на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутыми ими, а при поездке на мотоцикле – быть в застегнутом мотошлеме;
- посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки транспортного средства.

Если посадка и высадка невозможна со стороны тротуара или обочины, она может осуществляться со стороны проезжей части при условии, что это будет безопасно и не создаст помех другим участникам движения.

Пассажиры, находящиеся в транспортном средстве, а также те, кто садится или выходит из транспортного средства, являются участниками дорожного движения наравне с остальными.

Перед началом поездки водитель обязан проконтролировать, все ли пассажиры пристегнули ремни.

КоАП РФ предусматривает ответственность водителя за перевозку пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности (статья 12.6 КоАП).

5.2. Пассажирам запрещается:

- отвлекать водителя от управления транспортным средством во время его движения;
- при поездке на грузовом автомобиле с бортовой платформой стоять, сидеть на бортах или на грузе выше бортов;
- открывать двери транспортного средства во время его движения.

Грузовой автомобиль, оборудованный для перевозки пассажиров, должен иметь сиденья, расположенные на высоте 0,3-0,5м от пола и не менее 0,3м ниже уровня верхнего борта.

Проезд в кузове, не оборудованном для перевозки людей, допускается только для лиц, сопровождающих груз, если они обеспечены местом для сидения, расположенным ниже уровня борта.

6. Сигналы светофора и регулировщика

В условиях дорожного движения, наибольшая угроза безопасности возникает на перекрестках и пешеходных переходах, то есть, в местах пересечения траекторий движения транспортных средств между собой, а также между транспортными средствами и пешеходами. Для исключения столкновения необходимо регулирование очередности и порядка дорожного движения. Средством регулирования дорожного движения в местах пересечений и на других опасных участках дорог является светофор.

Светофор – техническое средство регулирования дорожного движения при помощи разноцветных сигналов, имеющих определенное значение. Светофоры применяют для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов, а также для обозначения опасных участков дорог.

Требования ГОСТ к установке светофоров:

При установке транспортных светофоров должна быть обеспечена видимость их сигналов с расстояния не менее 100 м с любой полосы движения, на которую распространяется их действие. Если данное условие выполнить невозможно, устанавливают предупреждающий знак 1.8 "Светофорное регулирование".

Сигналы дополнительной секции светофоров должны распознаваться на расстоянии не менее 50 м.

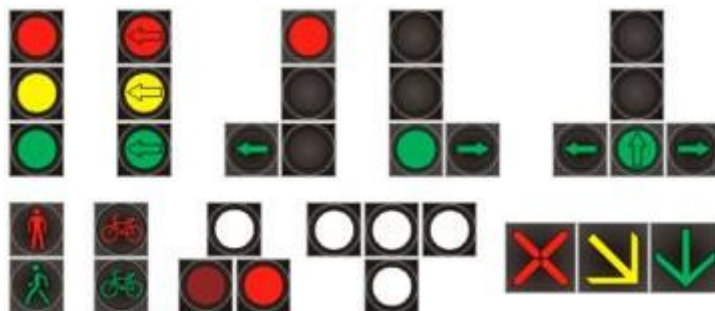
При установке светофоров должна быть обеспечена видимость их сигналов для водителя транспортного средства, остановившегося перед знаком 6.16 "Стоп-линия" или разметкой 1.12 "Стоп-линия" на крайней полосе, ближайшей к этому светофору.

6.1. В светофорах применяются световые сигналы зеленого, желтого, красного и бело-лунного цвета.

В зависимости от назначения сигналы светофора могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта пешехода или велосипеда и X-образные.

Светофоры с круглыми сигналами могут иметь одну или две дополни-

тельные секции с сигналами в виде зеленой стрелки (стрелок), которые располагаются на уровне зеленого круглого сигнала.



В зависимости от назначения светофоры подразделяются на транспортные и пешеходные.

Транспортный светофор с круглыми сигналами, состоящий из трех секций (красный, желтый, зеленый), регулирует все направления: движение прямо, направо, налево и на разворот (в обратном направлении).

Такие светофоры с круглыми сигналами (красный, желтый, зеленый) могут в своей конструкции иметь дополнительные секции, расположенные на уровне зеленого сигнала.

Стрелки или комбинации стрелок на этих дополнительных секциях указывают направления, отличные от основной зеленой секции светофора (чаще всего это стрелка налево в левой секции, и стрелка направо в правой секции).

Для регулирования движения пешеходов и велосипедистов применяются пешеходные и велосипедные светофоры. На линзы этих светофоров наносят изображение силуэтов пешехода и велосипеда, соответственно.

Такие светофоры двухсекционные: верхняя секция – красный сигнал, запрещающий, нижняя секция – зеленый сигнал, разрешающий движение.

X-образные светофоры регулируют движение по реверсивной полосе (полоса на проезжей части, на которой направление движения может изменяться на противоположное и обратно). Реверсивная полоса на проезжей части обозначается дорожной разметкой 1.9.

6.2. Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

- **Зеленый сигнал** разрешает движение;
- **Зеленый мигающий сигнал** разрешает движение и информирует,

что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);

- **Желтый сигнал** запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;
- **Желтый мигающий сигнал** разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;
- **Красный сигнал**, в том числе мигающий, запрещает движение.

Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

Цикл работы светофоров настраивается таким образом, чтобы исключить пересечение транспортных и пешеходных потоков в одной фазе. Это значит, если для одного направления горит разрешающий сигнал, то на пересечаемом направлении будет гореть запрещающий сигнал.

Красный и желтый сигналы светофора запрещают движение, зеленый сигнал – разрешает.

Зеленый сигнал светофора без дополнительной секции разрешает движение во всех направлениях, если знаками и (или) разметкой не вводятся дополнительные ограничения.

Например, когда светофор установлен перед перекрестком, рядом может быть установлен запрещающий знак 3.19 «Разворот запрещен» или, например, один из предписывающих знаков 4.1.1-4.1.6, которые разрешают движение только в направлении, обозначенном стрелкой на знаке.

Желтый сигнал светофора предупреждает о смене сигналов и запрещает движение, кроме случаев, указанных в пункте 6.14 ПДД (об этом – ниже).

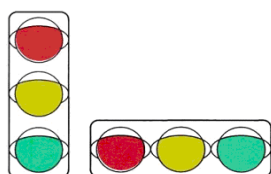
В ночные часы светофоры трехцветной сигнализации часто отключают и переводят в режим желтого мигающего сигнала. В этом случае участок дороги, который регулирует светофор, считается нерегулируемым.

Если светофор регулирует движение на перекрестке, и работает в ре-

жиге желтого мигающего сигнала, то перекресток считается нерегулируемым, и водители должны руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков и требованиями установленных на перекрестке знаков приоритета.

Красный сигнал, в том числе мигающий, сочетание красного и желтого сигналов запрещают движение.

Сочетание красного и желтого сигналов информируют водителей, что скоро загорится зеленый сигнал. Красный мигающий сигнал обычно применяется в светофорах, установленных перед железнодорожным переездом.

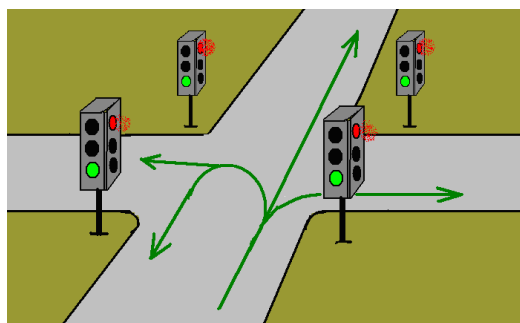


«Вертикальный и горизонтальный светофоры»

Светофоры Т.1 и Т.1.г (горизонтальный) применяют на перекрестках в случае одновременного пропуска транспортных средств во всех разрешенных направлениях и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками.

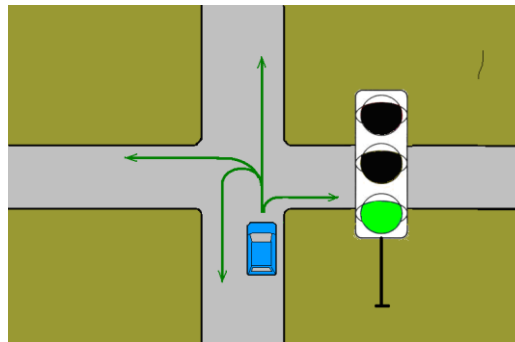
Допускается применение этих светофоров перед железнодорожными переездами в населенных пунктах (по согласованию с организациями, содержащими железнодорожные переезды), пересечениями дороги с трамвайными линиями, перед пересечениями велосипедной дорожки с проезжей частью, в местах сужения проезжей части для попеременного пропуска встречных потоков транспортных средств.

«Расположение светофоров на X-образном перекрестке».



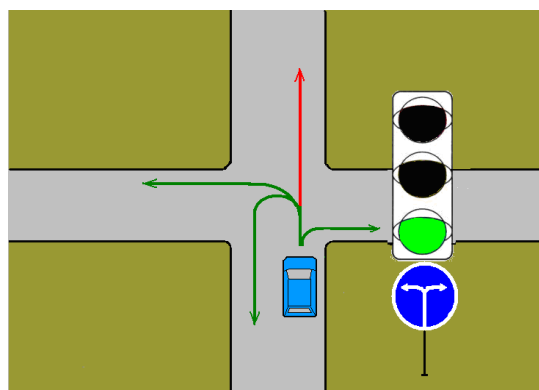
На перекрестке все светофоры независимо от количества и способа установки (в центре перекрестка или на углах) – водители должны рассматривать как один светофор. Согласно п. 13.7. Правил «Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка». При повороте налево и развороте водителю, въехавшему на зеленый сигнал, будет гореть красный, запрещающий сигнал светофора. Но в данном случае сигнал горит для водителей, движущихся в поперечном направлении.

«Разрешенные направления движения на двухполосных дорогах при разрешающем сигнале светофора»



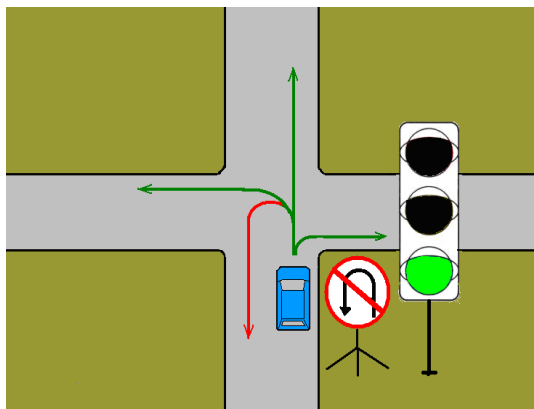
Если в данном направлении имеется одна полоса движения, то при разрешающем сигнале светофора ТС может двигаться в любом из четырех направлений.

«Разрешенные направления движения на двухполосных дорогах при разрешающем сигнале светофора при наличии стационарного дорожного знака»



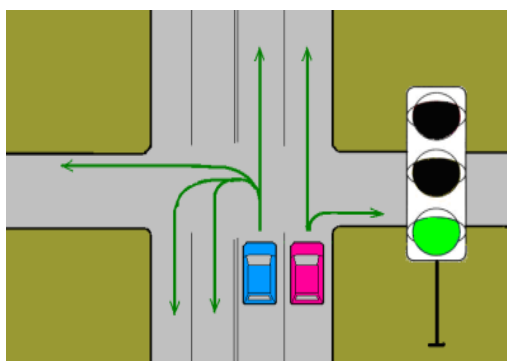
Сигналы светофора – разрешают или запрещают движение. Но предписанные направления для движения – могут указываться дорожными знаками. В данном случае знаком 4.1.6 «Движение налево или направо».

«Разрешенные направления движения на двухполосных дорогах при разрешающем сигнале светофора при наличии временного дорожного знака»



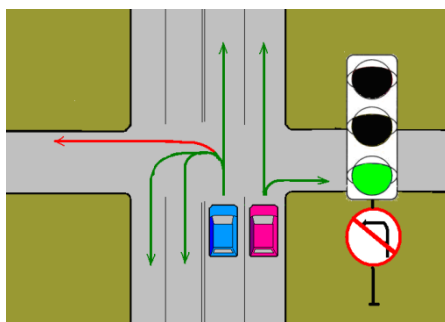
С целью временной организации определенного порядка движения на данном перекрестке был установлен временный (на переносной стойке) дорожный знак 3.19 «Разворот запрещен». Поэтому, при разрешающем сигнале светофора, разворот на данном перекрестке временно запрещается.

«Разрешенные направления движения на дорогах имеющих две полосы движения в данном направлении при разрешающем сигнале светофора»



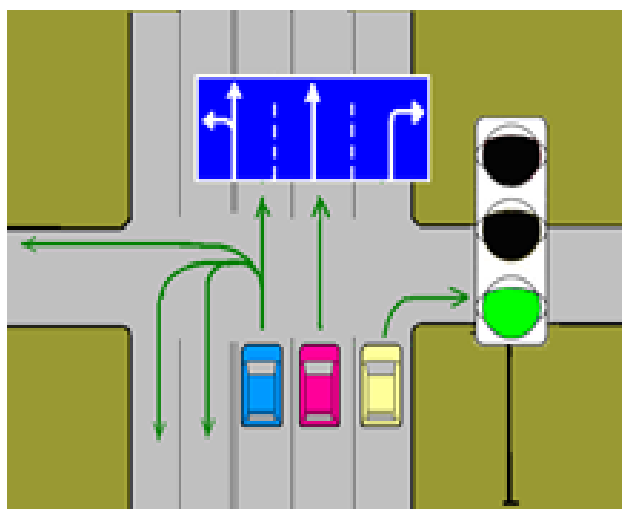
Сигналы светофора – разрешают или запрещают движение. Но разрешенные направления для движения могут, помимо дорожных знаков, определяться требованиями ПДД. В этом примере для движения в данном направлении имеется две полосы. Согласно п. 8.5 Правил «Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель обязан занять соответствующее крайнее положение на проезжей части...». Синий автомобиль занял крайнее левое положение и ему разрешено двигаться только прямо, налево или в обратном направлении. Красный автомобиль занял крайнее правое положение и ему разрешено двигаться только прямо или направо.

«Разрешенные направления движения на дорогах имеющих две полосы движения в данном направлении при разрешающем сигнале светофора»



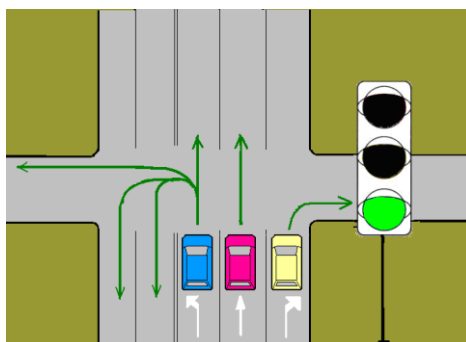
Синий автомобиль занял крайнее левое положение, но может при разрешающем сигнале светофора двигаться только в прямом или обратном направлении, так как установлен знак 3.18.2 «Поворот налево запрещен». Красному автомобилю в данной ситуации разрешается движение прямо и направо.

«Разрешенные направления движения при наличии знака
«Направления движения по полосам»



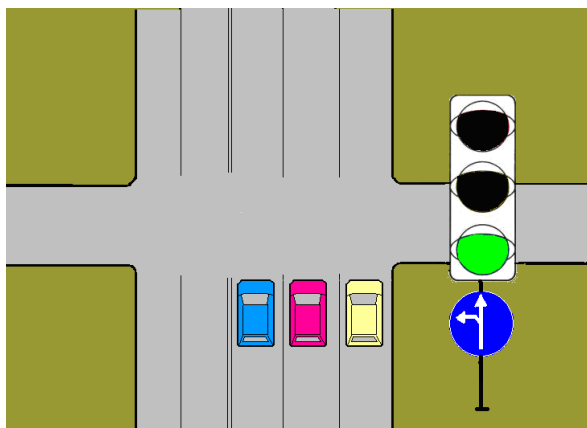
В данном примере разрешенные направления движения определяются для каждой полосы знаком 5.15.1 «Направления движения по полосам».

«Разрешенные направления для движения при наличии разметки 1.18»

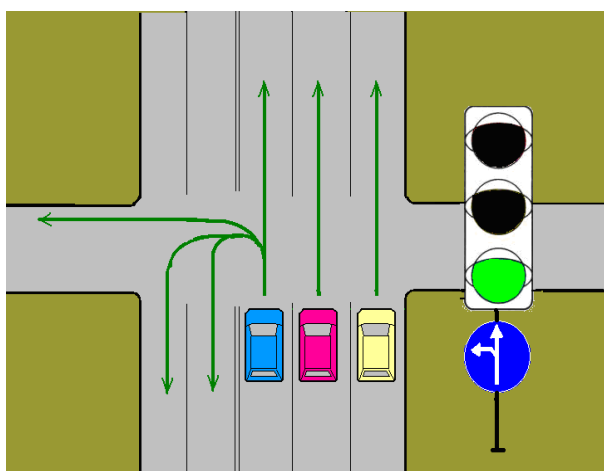


В данном примере разрешенные направления движения определяются для каждой полосы разметкой 1.18 «Направления движения по полосам». Дана разметка может применяться самостоятельно или в сочетании со знаками 5.15.1, 5.15.2.

«В каких направлениях разрешено движение автомобилям при разрешающем сигнале светофора?»

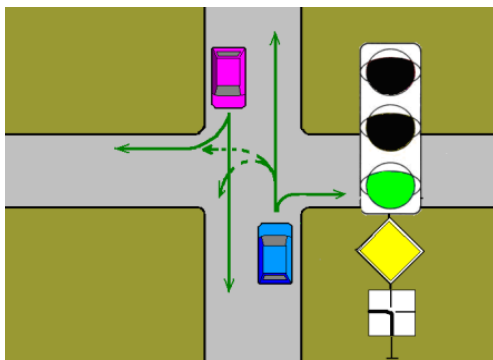


«Разрешенные направления движения на многополосной дороге при разрешающем сигнале светофора»



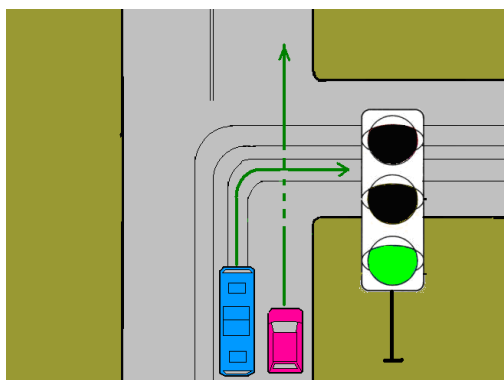
В данном случае, при разрешающем сигнале светофора, знак 4.1.5 предписывает двигаться прямо, налево или в обратном направлении. Синий автомобиль занял крайнее левое положение и ему разрешено двигаться прямо, налево и в обратном направлении. Красный автомобиль может двигаться только прямо, так как находится ни в крайнем левом, ни в крайнем правом положении. Желтый автомобиль из крайнего правого положения в данном случае может двигаться только прямо.

«Очередность проезда перекрестка при разрешающем сигнале светофора»



Согласно п. 13.3 Правил «Перекресток, где очередность проезда определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым...». Знаки приоритета в этом случае не действуют. Согласно п. 13.4 Правил при повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора следует уступить дорогу ТС движущимся со встречного направления прямо и направо. В данном примере, при повороте налево или развороте, синий автомобиль уступает дорогу красному.

«Действия водителя в случае, если сигнал светофора разрешает движение одновременно трамваю и безрельсовому ТС»

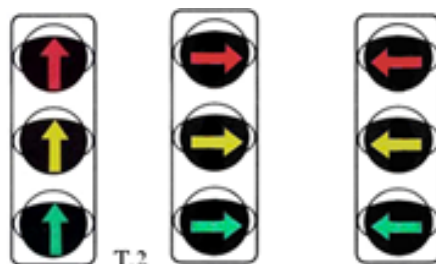


Согласно п. 13.6 Правил, если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и безрельсовым ТС, то трамвай имеет преимущество, независимо от направления его движения. В данном случае автомобиль должен уступить дорогу трамваю.

6.3. Сигналы светофора, выполненные в виде стрелок красного, желтого и зеленого цветов, имеют то же значение, что и круглые сигналы соответствующего цвета, но их действие распространяется только на направление (направления), указываемое стрелками. При этом стрелка, разрешающая поворот налево, разре-

шает и разворот, если это не запрещено соответствующим дорожным знаком.

Такое же значение имеет зеленая стрелка в дополнительной секции. Выключенный сигнал дополнительной секции или включенный световой сигнал красного цвета ее контура означает запрещение движения в направлении, регулируемом этой секцией.



Светофоры Т.2 применяют для регулирования движения в определенных направлениях в случаях, когда движущийся по их разрешающему сигналу транспортный поток не имеет пересечений (слияний) в пределах перекрестка с транспортными потоками других направлений движения, а также пересечений с пешеходными потоками (бесконфликтное регулирование). В этом случае каждому направлению движения транспортных средств должен соответствовать свой светофор.

Здесь рассмотрены две разновидности транспортных светофоров: светофоры направлений и светофоры с дополнительной секцией.

У светофоров направлений на всех трех линзах основных сигналов изображены стрелки. С помощью этих светофоров регулируют движение по полосам, над которыми они расположены.

Сигналы светофоров направлений аналогичны сигналам обычного светофора, только действуют они на конкретную полосу или группу полос одного направления.

По сигналам в дополнительной секции светофора двигаться в направлении стрелки разрешается только в том случае, если стрелка включена.

При этом важно соблюдать правило: если зеленая стрелка в дополнительной секции включена одновременно с красным сигналом основной секции

светофора, то, двигаясь в направлении зеленой стрелки, необходимо уступить дорогу ТС, едущим с других направлений.

Это правило отражено в пункте 13.5 ПДД.

Разрешенные направления движения при сигналах светофора с одной дополнительной секцией

Сигналы светофора с одной дополнительной секцией								
Трамвай					x			x
Безрельсовые ТС	Однорядное движение				x			x
	Двухрядное движение			x	xx			xx
	Трехрядное движение			xx	xxx			xxx

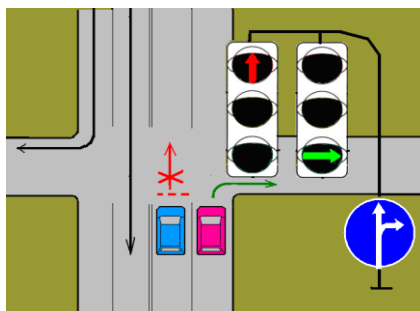
При установке знаков организующих движение могут быть и иные направления движения

Разрешенные направления движения при сигналах светофора с двумя дополнительными секциями

Сигналы светофора с двумя дополнительными секциями								
Трамвай								x
Безрельсовые ТС	Однорядное движение							x
	Двухрядное движение					x		xx
	Трехрядное движение					xx		xxx

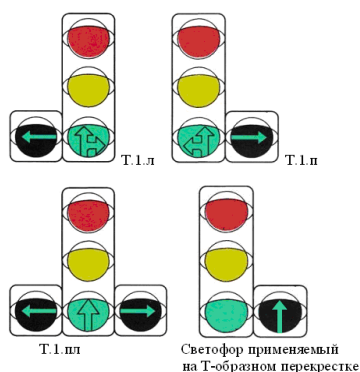
При установке знаков организующих движение могут быть и иные направления движения

«Пример применения светофоров направлений»



В данном примере для каждой полосы движения установлен свой светофор. Водители должны руководствоваться сигналами светофора, установленными над той полосой движения, на которой находится водитель.

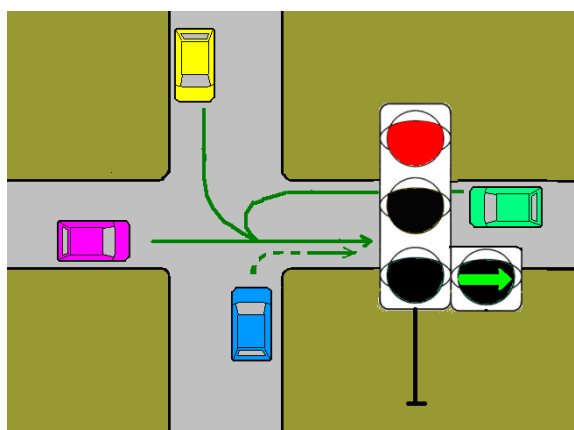
«Светофоры применяемые на перекрестках с интенсивным поворотным движением»



Светофоры данного типа устанавливают, если интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч. Либо, на перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации.

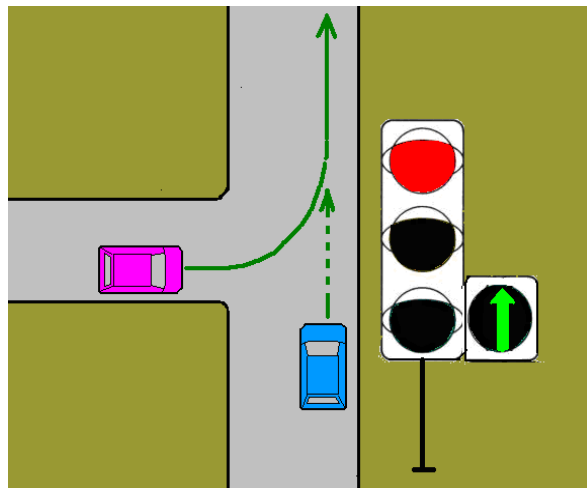
Дополнительные секции с зеленой стрелкой применяют для повышения пропускной способности перекрестка при относительно невысокой интенсивности поворачивающего потока.

«Пример применения светофора с дополнительной секцией»



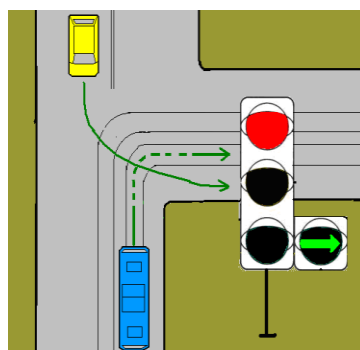
Согласно п. 13.5 Правил «При движении в направлении стрелки, включенной одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу ТС движущимся с других направлений» Это правило действительно и в отношении трамваев (п. 13.6 Правил).

«Пример применения светофора с дополнительной секцией на Т-образном перекрестке»



Согласно п. 13.5 Правил «При движении в направлении стрелки, включенной одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу ТС движущимся с других направлений»

«Пример применения светофора с дополнительной секцией на Т-образном перекрестке»



Согласно п. 13.5 Правил «При движении в направлении стрелки, включенной одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу ТС движущимся с других направлений» Это правило действительно и в отношении трамваев (п. 13.6 Правил). В данном случае водитель трамвая уступает дорогу автомобилю.

6.4. Если на основной зеленый сигнал светофора нанесена черная контурная стрелка (стрелки), то она информирует водителей о наличии дополнительной секции светофора и указывает иные разрешенные направления движения, чем сигнал дополнительной секции.

Днем дополнительную секцию у светофора видно хорошо, а ночью ее корпус может сливаться с окружающим темным фоном, и пока сигнал (стрелка) в дополнительной секции не зажжется, участники дорожного движения могут не увидеть, что светофор оборудован дополнительной секцией.

А ведь секция у светофора установлена не случайно – она регулирует одно из направлений движения.

Для этих целей на линзу основного зеленого сигнала наносится черная контурная стрелка (стрелки), чтобы в темное время суток водители могли понять, что светофор имеет дополнительную секцию, которая, в свою очередь, регулирует направление движения, не указанное стрелками на основном зеленом сигнале.



6.5. Если сигнал светофора выполнен в виде силуэта пешехода и (или) велосипеда, то его действие распространяется только на пешеходов (велосипедистов). При этом зеленый сигнал разрешает, а красный запрещает движение пешеходов (велосипедистов).

Для регулирования движения велосипедистов может использоваться также светофор с круглыми сигналами уменьшенного размера, дополненный прямоугольной табличкой белого цвета размером 200 x 200 мм с изображением велосипеда черного цвета.

Пешеходные и велосипедные светофоры имеют по две секции, на его линзах обычно изображены силуэты человечка и велосипеда, соответственно.

Верхняя секция с красным сигналом запрещает движение, нижняя секция с зеленым сигналом движение разрешает.

В отдельных случаях, например, когда велосипедное движение осуществляется по обозначенной велосипедной дорожке, для его регулирования могут применяться маленькие трехсекционные светофоры (красный, желтый, зеленый) совместно с белой табличкой 200×200 мм, на которой черным цветом изображен велосипед.

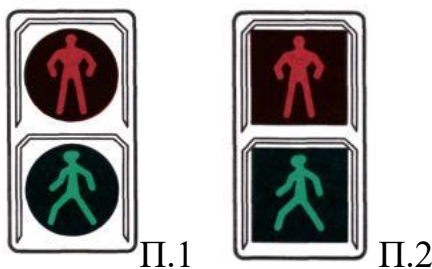
«Светофор для велосипедистов»



Т.9

Светофоры Т.9 применяют для регулирования движения велосипедистов в местах пересечения велосипедной дорожки с проезжей частью дороги или регулируемым пешеходным переходом. Необходимость введения светофорного регулирования в местах пересечения дороги с велосипедной дорожкой должна рассматриваться в случае, если интенсивность велосипедного движения превышает 50 вел./час.

«Пешеходный светофор»



П.1

П.2

Светофоры П.1 и П.2 применяют для регулирования движения пешеходов через дорогу на регулируемых перекрестках и пешеходных переходах вне перекрестков.

6.6. Для информирования слепых пешеходов о возможности пересечения проезжей части световые сигналы светофора могут быть дополнены звуковым сигналом.

Когда в районе расположения светофора слышен звуковой сигнал (подобное явление можно повстречать на регулируемых пешеходных переходах, чаще – вне перекрестка), то в таком месте возможно частое появление слепых пешеходов, и этот звуковой сигнал предназначен для них.

Пункт 14.5 ПДД обязывает водителей во всех случаях, в том числе и вне пешеходных переходов, пропускать слепых пешеходов. Как их отличить от зрячих – слепые пешеходы, обычно, в движении используют трость.

Не факт, что трость обязательно будет белого цвета, нужно это иметь в виду. Звуковой сигнал у светофора в таких случаях служит для слепых пешеходов дополнительным ориентиром.

6.7. Для регулирования движения транспортных средств по полосам проезжей части, в частности по тем, направление движения по которым может изменяться на противоположное, применяются реверсивные светофоры с красным Х-образным сигналом и зеленым сигналом в виде стрелы, направленной вниз. Эти сигналы соответственно запрещают или разрешают движение по полосе, над которой они расположены.

Основные сигналы реверсивного светофора могут быть дополнены желтым сигналом в виде стрелы, наклоненной по диагонали вниз направо или налево, включение которой информирует о предстоящей смене сигнала и необходимости перестроиться на полосу, на которую указывает стрела.

При выключенных сигналах реверсивного светофора, который расположен над полосой, обозначенной с обеих сторон разметкой **1.9**, въезд на эту полосу запрещен.

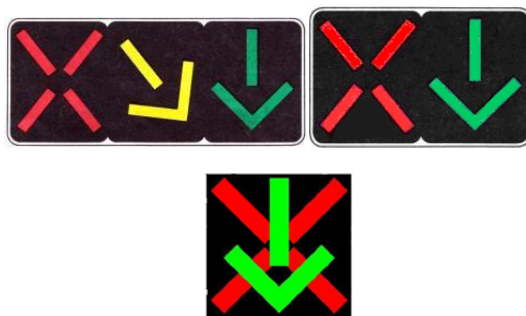
На дороге может выделяться полоса или несколько полос, направление движения по которым в зависимости от ситуации изменяется на противоположное.

Такие полосы выделяют на проезжей части двойной прерывистой линией разметки 1.9. Направление движения на них регулируется с помощью реверсивных светофоров, а сами полосы называют реверсивными.

Реверсивные светофоры действуют только на те полосы, над которыми они расположены.

«Варианты реверсивных светофоров.

Трёхсекционный, двухсекционный, односекционный»



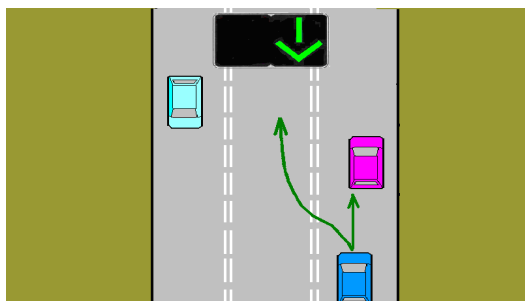
Светофоры Т.4 применяют для регулирования движения на отдельных полосах проезжей части при организации реверсивного движения.

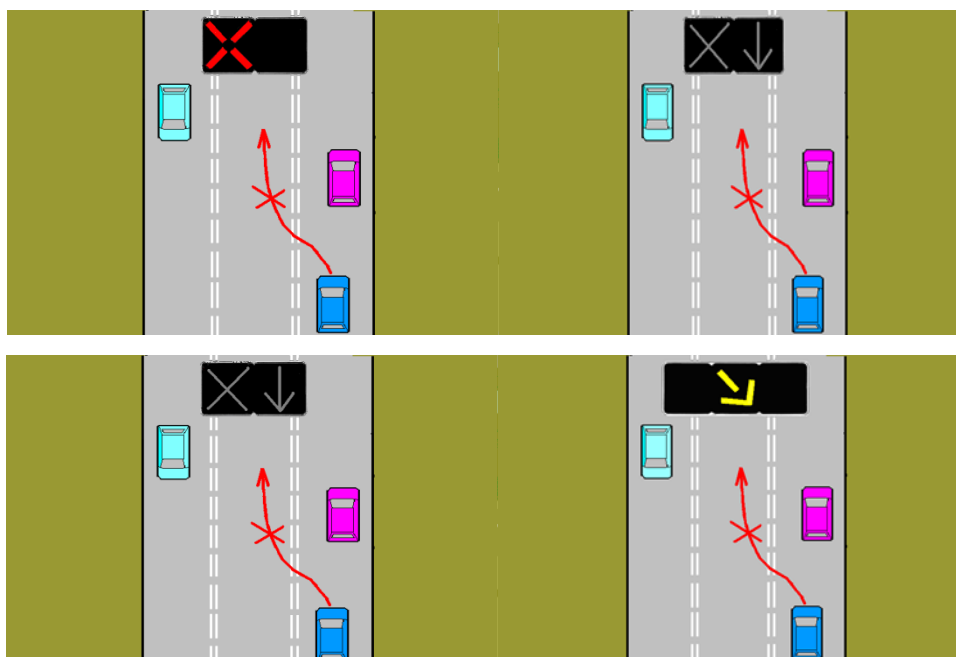
Въезды в тоннели с искусственным освещением оборудуют этими светофорами, если тоннель имеет длину более 300 м или расположен на горизонтальной кривой, а также по условиям безопасности движения.

В соответствии с Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах такие светофоры могут иметь два или три сигнала.

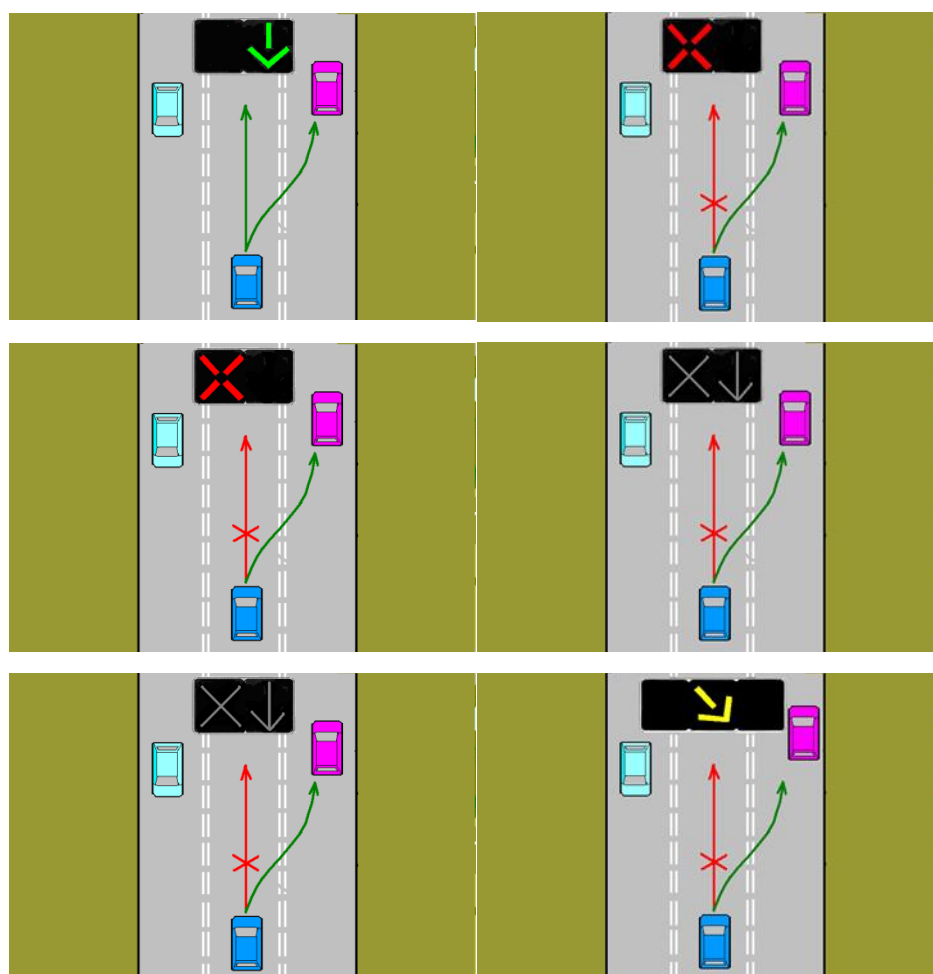
Реверсивные светофоры устанавливают перед въездом на полосу и на протяжении всего участка дороги над каждой полосой с реверсивным регулированием. При этом с места установки каждого светофора должна быть обеспечена видимость сигналов следующего по ходу движения светофора.

«Действия водителя, движущегося по основной полосе, при различных сигналах реверсивного светофора»



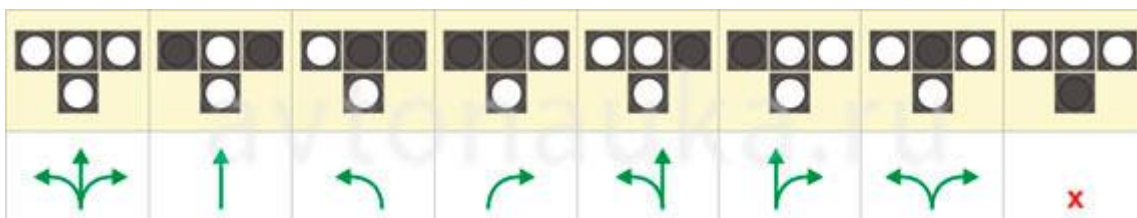


«Действия водителя, движущегося по реверсивной полосе, при различных сигналах реверсивного светофора»



6.8. Для регулирования движения трамваев, а также других маршрутных транспортных средств, движущихся по выделенной для них полосе, могут применяться светофоры одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Т». Движение разрешается только при включении одновременно нижнего сигнала и одного или нескольких верхних, из которых левый разрешает движение налево, средний – прямо, правый – направо. Если включены только три верхних сигнала, то движение запрещено.

Разрешенные направления движения трамваев при различных сигналах светофора с одноцветной сигнализацией (светофор для трамвая)



На перекрестках могут применяться светофоры одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Т». Такой светофор в народе получил название «Светофор для трамваев».

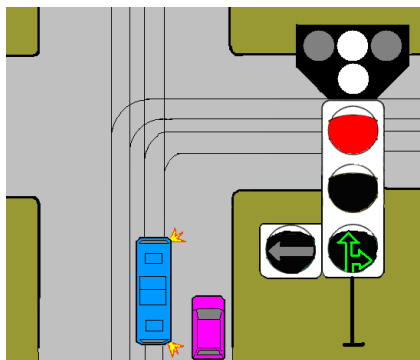
Сигналы такого Т-образного светофора регулируют движение трамваев и других маршрутных ТС, которые движутся по выделенной полосе. Трамваи при одновременном праве на движение с безрельсовыми ТС имеют преимущество (пункты.13.6 и 13.11 ПДД).

Поэтому, если этот «светофор для трамваев» разрешает движение одновременно трамваю и безрельсовому ТС, водитель последнего уступает трамваю.

Это же правило работает, когда бело-лунный Т-образный светофор установлен совместно с обычным трехцветным светофором. При одновременном праве на движение, трамвай пользуется преимуществом.

Поэтому водителям безрельсовых ТС знание сигналов «светофора для трамваев» обязательно!

«Очередность проезда перекрестка при наличии транспортного светофора и светофора для маршрутных ТС»



Трамваю необходимо повернуть направо, но в данной ситуации светофор разрешает трамваю движение только в прямом направлении. Следовательно, трамвай будет стоять и ждать сигнала разрешающего данный поворот, а автомобиль проедет первым.

6.9. Круглый бело-лунный мигающий сигнал, расположенный на железнодорожном переезде, разрешает движение транспортных средств через переезд. При выключенных мигающих бело-лунном и красном сигналах движение разрешается при отсутствии в пределах видимости приближающегося к переезду поезда (локомотива, дрезины).

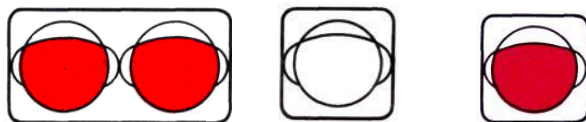
На железнодорожном переезде могут применяться светофоры со следующими комбинациями огней:

- *Мигающий одиночный красный сигнал – движение через ж/д переезд запрещено;*
- *Два попеременно мигающих красных сигнала, расположенных горизонтально – движение через ж/д переезд запрещено;*
- *Медленно мигающий одиночный бело-лунный сигнал в комплексе с двумя не горящими красными огнями, расположенными горизонтально – движение через ж/д переезд разрешается.*

Когда сигналы в любой из перечисленных комбинаций не горят (выключены), то светофор, несмотря на его присутствие, считается не работающим, и ж/д переезд в данный момент считается нерегулируемым.

При выключенных сигналах светофора проезжать через него следует с повышенным вниманием. Если перед ж/д переездом установлены знаки приоритета (обычно это знак 2.5 «Движение без остановки запрещено»), то в случае с неработающим светофором следует выполнить требование знака.

«Светофоры на железнодорожных переездах»



Светофоры Т.6, Т.6.д и светофоры Т.10 применяют для регулирования движения через железнодорожные переезды. Необходимость и порядок их размещения определяются соответствующими нормативно-техническими документами.

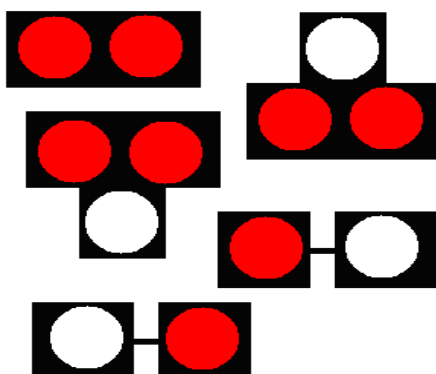
Светофоры Т.6 и Т.6.д, кроме того, применяют для регулирования движения через разводные мосты и на причалах паромных переправ. Допускается применять их в местах выезда на дорогу транспортных средств оперативных служб.

Светофор, устанавливаемый на железнодорожных переездах, состоит из двух горизонтально расположенных красных фонарей и, на части переездов, дополнительно одного фонаря лунно-белого цвета. Белый фонарь расположен между красными, ниже или выше соединяющей их линии.

Часто бело-лунный фонарь отсутствует, светофор состоит только из двух красных фонарей.

Следует иметь в виду, что на железнодорожных переездах, расположенных в населенных пунктах, могут быть установлены обычные транспортные светофоры трехцветной сигнализации.

«Варианты светофоров на железнодорожных переездах»



«Пример применения светофора на железнодорожном переезде»

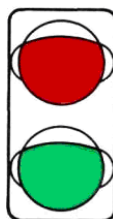


«Светофор для обозначения нерегулируемых перекрестков или пешеходных переходов»



Светофоры Т.7 применяют для обозначения нерегулируемых перекрестков или пешеходных переходов в тех случаях, когда перекресток не заметен для водителя на расстоянии, достаточном для остановки ТС при движении со скоростью, допустимой на предшествующем участке дороги, а также при интенсивном движении ТС и пешеходов на перекрестке.

«Светофоры для регулирования движения на внутренних территориях»



Светофоры Т.8 допускается применять для регулирования движения на внутренних территориях предприятий, организаций, а также при временном сужении проезжей части для организации реверсивного движения по одной полосе.

Также, такие светофоры могут устанавливать на пунктах, где пропуск автомобилей производится в индивидуальном порядке, например, на пограничных переходах, паромных переправах, при въезде или выезде с автостоянки, автомойки, охраняемой территории и т. п.

6.10. В современных условиях на процесс дорожного движения в значительной мере влияет человеческий фактор и технические возможности светофоров не могут в полной мере обеспечить безопасность. Например, на пере-

крестке возник затор, произошло ДТП, возникла техническая неисправность самого светофора, необходимо пропустить колонну автомобилей и т.д.

В таких случаях очередность движения через перекресток или порядок проезда других участков дорог может устанавливаться сигналами регулировщика. Подобно сигналам светофора каждый сигнал регулировщика имеет строго определенное значение для каждого участника дорожного движения.

Сигналы регулировщика имеют следующие значения:

Руки вытянуты в стороны или опущены:

- со стороны левого и правого бока разрешено движение трамвая прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть;
- со стороны груди и спины движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено.

Правая рука вытянута вперед:

- со стороны левого бока разрешено движение трамвая налево, безрельсовым транспортным средствам во всех направлениях;
- со стороны груди всем транспортным средствам разрешено движение только направо;
- со стороны правого бока и спины движение всех транспортных средств запрещено;
- пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

Рука поднята вверх:

- движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено во всех направлениях, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил.



Регулировщик может подавать жестами рук и другие сигналы, понятные водителям и пешеходам. Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл или диск с красным сигналом (световозвращателем).

Разрешенные направления движения при различных сигналах регулировщика

Сигналы регулировщика								
Трамвай		x	x	↑	↶	↷	x	x
Безрельсовые ТС	Однорядное движение	x	x	↑	↶↷	↷	x	x
	Двухрядное движение	xx	xx	↑↑	↶↷↶↷	↷↶	xx	xx
	Трехрядное движение	xxx	xxx	↑↑↑	↶↷↶↷↶↷	↷↶↶	xxx	xxx
	Многорядное движение	xxxx	xxxx	↑↑↑↑	↶↷↶↷↶↷↶↷	↷↶↶↶	xxxx	xxxx

Чтобы легче освоить сигналы регулировщика, нужно уяснить, что из четырех возможных сторон движения (грудь, спина, левая рука, правая рука) регулировщик с двух сторон разрешает движение, а с двух – его запрещает.

- Движение всегда запрещено со стороны спины регулировщика и со стороны правого бока, когда его правая рука вытянута вперед, как бы перекрывая движение.
- Вытянутыми руками регулировщик указывает на те стороны перекрестка, откуда движение разрешается.
- Безрельсовый транспорт движется из «рукава в рукав» регулировщика, и при этом всегда есть возможность (разрешено) повернуть направо.

Повернуть налево и развернуться можно, когда траектория из «рукава в рукав» по ходу движения «поворачивает» налево.

- *Трамваи движутся только из «рукава в рукав» регулировщика.*

Выполняя указания регулировщика, для поворота или разворота на перекрестке необходимо заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части (пункт 8.5 ПДД).

Если имеются знаки 5.15.1 или 5.15.2, указывающие направление движения по полосам, либо разметка 1.18, которая выполняет ту же функцию, то для поворота или разворота потребуется перестроиться согласно их указаниям.

6.11. *Требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство. Водитель должен остановиться в указанном ему месте.*

Водитель обязан выполнить распоряжение регулировщика даже в том случае, если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки (пункт 6.15 ПДД).

Получив указание остановиться, нужно по всем правилам подъехать к тому месту, куда указал регулировщик (инспектор).

По всем правилам, это значит, включить указатель поворота, убедиться, что этим маневром никому не будет создано помехи, плавно подъехать к указанному месту и остановиться.

Выходить из машины необязательно, однако, можно по собственной инициативе для удобства разговора выйти инспектору навстречу. Инспектор должен подойти, представиться и назвать причину остановки.

6.12. *Дополнительный сигнал свистком подается для привлечения внимания участников движения.*

Для привлечения внимания участников дорожного движения инспектор может использовать свисток. Его часто используют регулировщики движения не только на перекрестках, но и в различных затруднительных для движения ситуациях, когда сам процесс движения нуждается в регулировании.

6.13. *При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или ре-*

гулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

- на перекрестке – перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта **13.7** Правил), не создавая помех пешеходам;
- перед железнодорожным переездом – в соответствии с пунктом **15.4** Правил;
- в других местах – перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

На участках дорог, где движение регулируется светофорами (для этого процесса могут быть привлечены регулировщики), пункты 6.2 и 6.10 данного раздела требуют на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика движение прекратить.

В каких местах в этом случае следует остановиться?

В первую очередь нужно обращать внимание на наличие разметки 1.12 «Стоп-линия» и знака 6.16 «Стоп-линия» перед перекрестком.

Пункт 6.13 обязывает выполнить остановку (прекратить движение), не заезжая за границу указанной разметки или знака. За нарушение этого требования на водителя будет наложен штраф по ст. 12.12 ч.2 КоАП.

Но реальность такова, что разметку может быть не видно на проезжей части (стерлась, под снегом и пр.), знак 6.16 может отсутствовать. Сразу за светофором может быть расположена зона пешеходного перехода через проезжую часть, граничащая непосредственно с пересекаемой проезжей частью.

Если остановиться на пешеходном переходе, то будет создана помеха пешеходам, если остановиться за пешеходным переходом, то можно помешать проезжающим по пересекаемой дороге машинам.

Поэтому, учитывая реалии дорожной обстановки, когда знак или разметка «Стоп-линия» отсутствуют, самый оптимальный вариант для остановки на запрещающий сигнал перед перекрестком будет линия расположения светофора.

В идеальном случае, до линии, на которой расположен светофор, нужно чуть не доехать, чтобы видны были его сигналы.

6.14. Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.

Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны освободить ее, а если это невозможно – остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

Если на подъезде к светофору зеленый сигнал сменяется на желтый, а скорость вашего автомобиля не позволяет остановиться, не применив экстренного торможения, то пункт 6.14 ПДД в таком случае позволяет продолжить движение.

Многие водители используют это правило не по назначению, а с целью «успеть проехать» по той причине, что «ждать не хочется».

Как показывает практика, может получиться так, что на пересекаемой дороге кто-нибудь из «торопящихся» не захочет ждать своего разрешающего сигнала, и выполнит старт на свой желтый сигнал.

Пешеходам сложнее, не все могут быстро переходить дорогу, особенно, если проезжая часть очень широкая. Поэтому, тем из них, кто не успел перейти проезжую часть до включения красного сигнала для пешеходов, ПДД разрешают остановиться на линии, разделяющей встречные потоки транспорта.

6.15. Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки.

В случае если значения сигналов светофора противоречат требованиям дорожных знаков приоритета, водители должны руководствоваться сигналами светофора.

Знаки приоритета, установленные вместе со светофором, действуют только при неработающих (выключенных) светофорах или в том случае, когда на них включен желтый мигающий сигнал.

Светофоры, работающие в режиме (красный – желтый – зеленый), отменяют действие знаков приоритета.

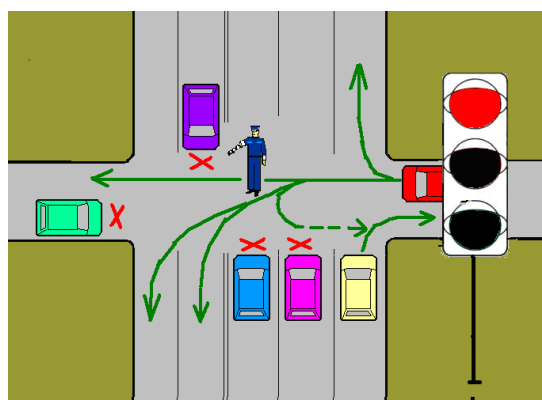
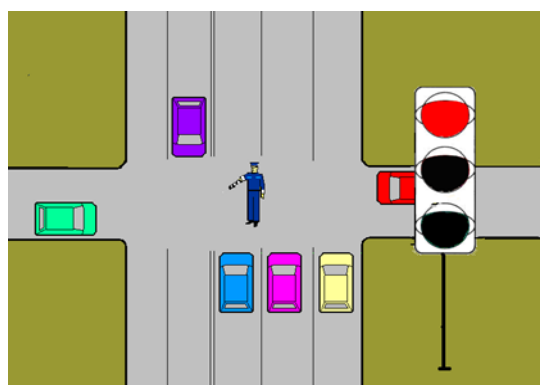
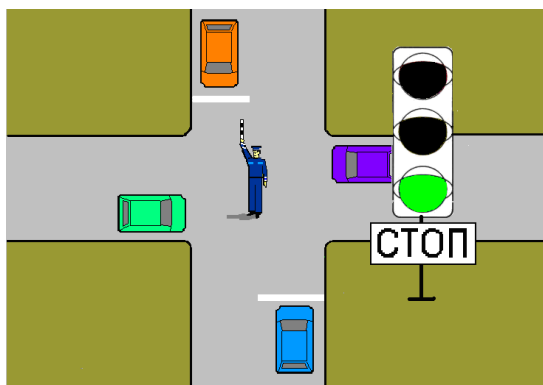
В таких ситуациях водители должны вести себя так, как будто знаков приоритета нет, т.е. руководствоваться только сигналами светофора.

Если дорожным движением управляет регулировщик, то его действия наделены высшим приоритетом. Его указания по порядку движения для водителей обязательны в любом случае, даже если они противоречат сигналам светофора, указаниям знаков и дорожной разметки.

Регулировщик в процессе управления движением на участке дороги – главный, причем, регулировщик не обязательно должен быть сотрудником полиции.

К регулировщикам, согласно определению, могут относиться работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей.

«Действия водителей?»



6.16. На железнодорожных переездах одновременно с красным мигающим сигналом светофора может подаваться звуковой сигнал, дополнительно информирующий участников движения о запрещении движения через переезд.

На железнодорожном переезде при включении красного мигающего сигнала светофора, обычно звучит звонок.

Он включается одновременно со светофором незадолго до закрытия шлагбаума, тем самым, дополнительно привлекает внимание подъезжающих, что переезд через ж/д пути закрыт.

7. Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки

7.1. Аварийная сигнализация должна быть включена:

- при дорожно-транспортном происшествии;
- при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена;
- при ослеплении водителя светом фар;
- при буксировке (на буксируемом механическом транспортном средстве);
- при посадке детей в транспортное средство, имеющее опознавательные знаки «Перевозка детей» (здесь и далее опознавательные знаки указаны в соответствии с Основными положениями), и высадке из него.

Водитель должен включать аварийную сигнализацию и в других случаях для предупреждения участников движения об опасности, которую может создать транспортное средство.

Световая аварийная сигнализация приводится в действие специальной кнопкой, на которую нанесен символ в виде треугольника. При включении световой аварийной сигнализации начинают одновременно работать (мигать) все световые указатели поворота.

В перечисленных в пункте 7.1 случаях включение аварийной сигнализации обязательно, но водитель может ее использовать и в других ситуациях, которые сочтет как опасные, т.е. эти ситуации определяет сам водитель.

Например, увидев впереди ДТП, можно заранее ее включить для предупреждения водителей, которые едут сзади – для них это будет предупредительный сигнал о том, что впереди что-то не так.

Когда кто-то задним ходом выезжает с парковки, ему может быть не видна обстановка справа сзади на дороге. Можно остановиться перед выезжающим, как бы загородив другим дорогу по крайней полосе, и включить аварийную сигнализацию.

Едущие сзади обратят внимание на ситуацию, а выезжающий водитель спокойно и безопасно сможет выехать с парковки.

В знак благодарности он может пару раз «мигнуть» аварийкой – это один из сигналов общения между водителями на дороге. Как вариант, можно будет заехать потом на освободившееся место.

В пунктах 12.1 и 12.2 указаны условия, при которых разрешается остановка и стоянка транспортных средств, а также допустимый способ их размещения на проезжей части и на краю тротуара.

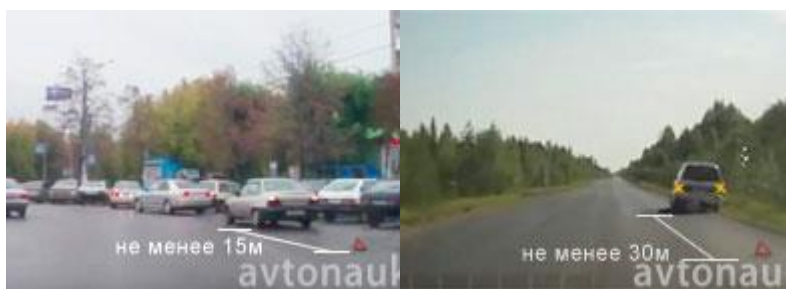
Если транспортное средство по каким-то причинам невозможно поставить в соответствии с этими условиями (п.п. 12.1 и 12.2), то аварийная сигнализация должна быть включена.

Аварийную сигнализацию также целесообразно включать во время движения или остановки в тумане.

7.2. При остановке транспортного средства и включении аварийной сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии знак аварийной остановки должен быть незамедлительно выставлен:

- при дорожно-транспортном происшествии;
- при вынужденной остановке в местах, где она запрещена, и там, где с учетом условий видимости транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями.

Этот знак устанавливается на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности. Однако это расстояние должно быть не менее 15 м от транспортного средства в населенных пунктах и 30 м – вне населенных пунктов.



Знак аварийной остановки представляет собой равносторонний треугольник, имеющий красную светоотражающую кайму (снаружи) и оранжевую кайму (изнутри). Желательно, чтобы он был на устойчивой подставке, чтобы не пришлось потом ее «городить» из чего-либо.

В перечисленных в пункте 7.2 случаях знак аварийной остановки должен быть выставлен не только, когда аварийная сигнализация неисправна или отсутствует, но и когда она включена (работает).

7.3. При отсутствии или неисправности аварийной сигнализации на буксируемом механическом транспортном средстве на его задней части должен быть закреплен знак аварийной остановки.

Во время буксировки механического транспортного средства аварийную сигнализацию нужно включать только на буксируемом ТС (на том, которого тянут на буксире).

Но может случиться так, что аварийную сигнализацию на буксируемом ТС, по разным причинам включить будет невозможно (неисправна, сел аккумулятор).

В таком случае нужно позаботиться о том, как и в каком месте сзади буксируемого автомобиля закрепить знак аварийной остановки (примотать, чем-то зафиксировать, чтобы знак не упал по дороге).

8. Начало движения, маневрирование

Для подачи предупредительных сигналов современные автомобили оборудуются средствами световой и звуковой сигнализации, которая управляется с рабочего места водителя. К средствам световой сигнализации относятся:

указатели поворота с мигающими фонарями оранжевого цвета, с помо-

щью которых водитель информирует других участников дорожного движения о начале движения, изменении направления движения и о предполагаемой остановке автомобиля;

аварийная световая сигнализация (работают указатели поворота с обеих сторон автомобиля) включается водителем при вынужденной остановке и при буксировке неисправного транспортного средства;

стоп-сигналы красного цвета, автоматически загорающиеся при нажатии водителя на педаль рабочего тормоза и предупреждающие о снижении скорости движения транспортного средства.

Фонари заднего хода белого цвета, автоматически загорающиеся при включении передачи заднего хода, не только освещают пространство сзади автомобиля в темное время суток, но и предупреждают о движении автомобиля задним ходом.

Звуковой сигнал применяется водителем для предотвращения дорожно-транспортного происшествия (ДТП) и для предупреждения об обгоне вне населенных пунктов.

Порядок подачи предупредительных сигналов регламентируется соответствующими разделами ПДД, в которых также предусмотрена возможность при отсутствии или неисправности указателей поворота или стоп-сигналов подачи водителем соответствующих предупредительных сигналов рукой.

8.1. Перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны – рукой. При выполнении маневра не должны создаваться опасность для движения, а также помехи другим участникам дорожного движения.

Сигналу левого поворота (разворота) соответствует вытянутая в сторону левая рука либо правая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх. Сигналу правого поворота соответствует вытянутая в сторону правая рука либо левая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх. Сигнал торможения подается поднятой вверх левой или правой рукой.



Когда световые указатели поворота неисправны, дать информацию можно правой или левой рукой. Но правую руку не всегда можно использовать – в автомобиле ее никто не увидит, а на мотоцикле (да и на велосипеде тоже) этой рукой нажимают рычаг тормоза. Поэтому учитесь подавать сигналы левой рукой.

Тем не менее, знать надо все варианты сигналов, иначе вам будут непонятны намерения других водителей.



Пример: Для выполнения требования знака 2.4 "Уступите дорогу" водитель легкового автомобиля должен снизить скорость и остановиться, чтобы уступить дорогу мотоциклисту. Об этом он и информирует Вас поднятой вверх рукой (п. 8.1).



Пример: Продолжая движение на перекрестке по главной дороге и выполняя при этом правый поворот, вы обязаны включить правые световые указатели поворота даже при отсутствии других ТС (п. 8.1).



Пример: Совершая разворот на перекрестке с круговым движением, вы обязаны, руководствуясь требованием знака 4.3 "Круговое движение", выполнить правые повороты при въезде на перекресток и выезде с него. При этом необходимо своевременно включить правые указатели поворота (п. 8.1).



Пример: Вы намерены остановиться слева у тротуара. Следует ли в данной ситуации включать указатели поворота?

Перед перестроением и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления. В данной

ситуации Вы решили остановиться слева, а значит, должны включить левый указатель поворота (п. 8.1).

Что такое маневр? В ПДД официального определения данному термину не дано.

Маневром можно считать любое изменение направления движения ТС от прямолинейного относительно дороги, по которой оно движется.

Исходя из этого толкования, к маневрам относятся:

- поворот и разворот;*
- перестроение;*
- объезд и обгон;*
- начало движения от края проезжей части (от тротуара) или с обочины;*
- подъезд к тротуару или съезд на обочину перед остановкой;*
- движение задним ходом.*

Не является маневром движение по закруглению дороги, когда такое закругление является единственно возможным направлением движения

В пункте 8.1 перечислены пять случаев изменения положения ТС на проезжей части, перед выполнением которых включение «поворотника» обязательно: перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом и остановкой.

При осуществлении поворота в процессе движения задним ходом включение соответствующего указателя поворота также обязательно! Движение назад-вправо: включается указатель правого поворота, движение назад-влево: включается указатель левого поворота.

Если указатели сигналов поворота по каким-то причинам не работают (неисправны) или отсутствуют (например, на велосипеде), то сигналы подаются руками.

Маневр не должен создавать помех движению другого транспорта. Поэтому, перед началом любого маневра, важно знать ситуацию вокруг своего автомобиля, и держать ее под контролем.

8.2. Подача сигнала указателями поворота или рукой должна производиться заблаговременно до начала выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения (подача сигнала рукой может быть закончена непосредственно перед выполнением маневра). При этом сигнал не должен вводить в заблуждение других участников движения.

Подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

Сигналы указателями правого и левого поворота предназначены только для информирования других участников движения (водителей и пешеходов) о предстоящем маневре и НЕ дают преимущества в движении.

Сигнал поворота должен быть включен заблаговременно, т.е. заранее, но в такой момент времени, в соответствии с дорожной ситуацией, когда он не сможет ввести в заблуждение других водителей и пешеходов, по-другому, ваши намерения должны быть понятны.

Например, подъезжаете к перекрестку, на котором нужно повернуть налево, но перед перекрестком слева имеется заезд во двор (как вариант, на прилегающую территорию). Целесообразно включить левый «поворотник» после того, как минуете въезд во двор, чтобы едущим сзади стало понятно, что поворот налево будет произведен дальше по движению, т.е. на перекрестке.

По завершении маневра сигнал поворота необходимо выключить, опять же, для того, чтобы не вводить в заблуждение остальных участников движения.

Разложим информацию, заложенную в этом пункте, на несколько частей.

– Световые указатели поворота должны быть включены до начала поворота руля и выключены сразу же после окончания маневра.

Правило понятное. Хочешь повернуть направо, сначала переведи рычаг в положение "включены правые указатели поворота" и лишь затем поворачивай руль.

– А заблаговременно, как написано в первом предложении пункта 8.2, это сколько? Один километр или один метр, 5 секунд или 5 минут?

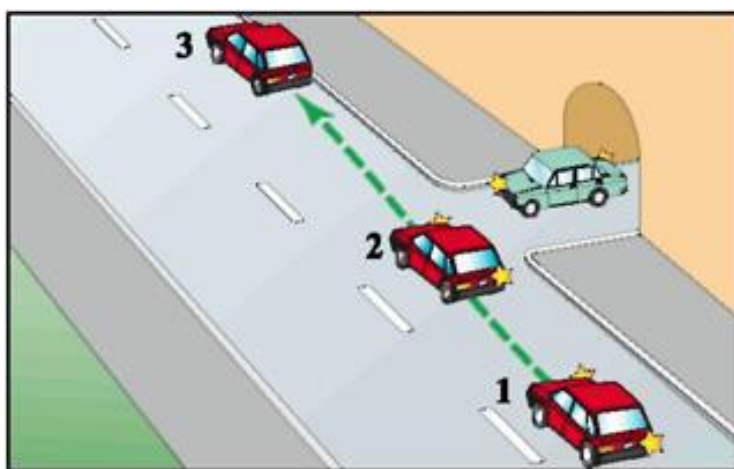
Если вы подумаете о том, как другие водители и пешеходы поймут ваш

сигнал, и мысленно поставите себя на их место, то сразу все становится понятно. Когда вам хотелось бы получить информацию от другого водителя, будь он на вашем месте, тогда и надо включать указатели.

На практике перед началом самого маневра стоит дать возможность «поворотникам» успеть сработать 3-4 раза, но на скользкой дороге или при повороте с загородной дороги, на которой скорость движения высокая, включать указатель поворота надо значительно раньше.

На дороге нередко встречается такая ситуация .

Вам надо остановиться в точке № 3



Когда включить указатели поворота?

В точке № 1 вы начали снижать скорость и включили (заблаговременно, но неблагоприятно) указатели поворота направо. Давайте попробуем прочесть мысли водителя, выезжающего из двора: "Водитель красного автомобиля снижает скорость, включил указатели поворота, значит, хочет свернуть в эту узкую подворотню. Мы можем не разъехаться. Мне надо освободить проезд". И он выезжает на дорогу с мыслью – не мешать вам при въезде во двор.

Далее описывать развитие событий не хочется.

Если представить себя на месте одного и другого водителя, то можно сделать выводы о том, когда включать указатели (конечно, в точке № 2) и в какой степени можно доверять информации, полученной от некоторых нерадивых водителей.

Пример: Вы приняли решение остановиться сразу же после перекрестка.

Когда необходимо включить правые указатели поворота?

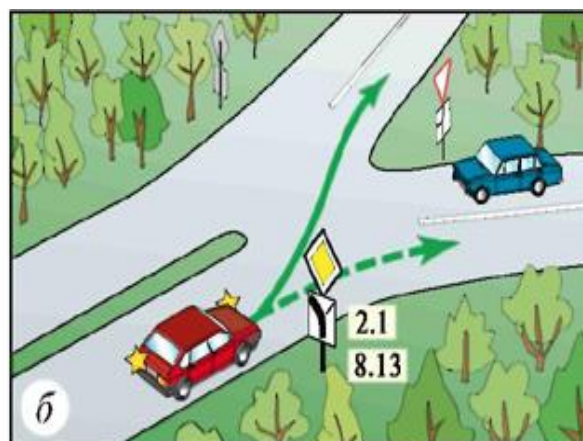
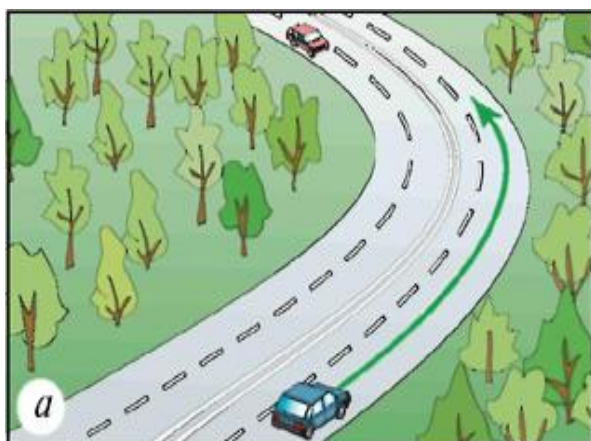


В данной ситуации включение правых указателей поворота до въезда на перекресток может быть воспринято водителем легкового автомобиля как ваше решение повернуть направо на перекрестке и послужит ему сигналом к началу движения, что создаст аварийную ситуацию. Следовательно, чтобы не вводить в заблуждение водителя легкового автомобиля, вы должны включить правый указатель поворота только после въезда на перекресток (п. 8.2).

– В каких случаях нельзя включать указатели поворота?

Как было сказано ранее, указатели должны быть включены всегда перед тем, как поворачивать руль. И не важно, собираетесь вы объехать яму на проезжей части, перестроиться на соседнюю полосу или выполнить сложный поворот. В любом случае вам предстоит работа рулем, и этому должно предшествовать включение указателей поворота в соответствующую сторону.

На дороге есть только одна ситуация, в которой перед началом поворота включать указатели не надо. Это тот случай, когда дорога делает поворот, а вы продолжаете движение по своей полосе (а).



Указатели поворота на вираже дороги

Естественно, руль поворачивать придется, чтобы не уехать в кусты, но это уже не ваш поворот, а поворот дороги.

Включать указатели поворота в такой ситуации запрещается! Иначе вы введете других водителей в заблуждение. Они воспримут ваш сигнал как предупреждение о перестроении на соседнюю полосу.

Вышеизложенное относится только к участку дороги без перекрестка. Перед любым пересечением, где возможны два и более направления движения, вы обязаны включить указатели поворота, даже если другие водители догадываются о том, куда вы поедете (б).



Пример: Двигаясь по закруглению дороги и не намереваясь перестраиваться или останавливаться, вы не должны включать указатели поворота, чтобы не вводить в заблуждение других участников движения.



Пример: Сигнал левого поворота должен быть выключен сразу же после выполнения перестроения на левую полосу, чтобы не вводить в заблуждение других участников движения, которые могут воспринять включенный сигнал как намерение водителя осуществить в дальнейшем поворот налево или разворот (п. 8.2).

Подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

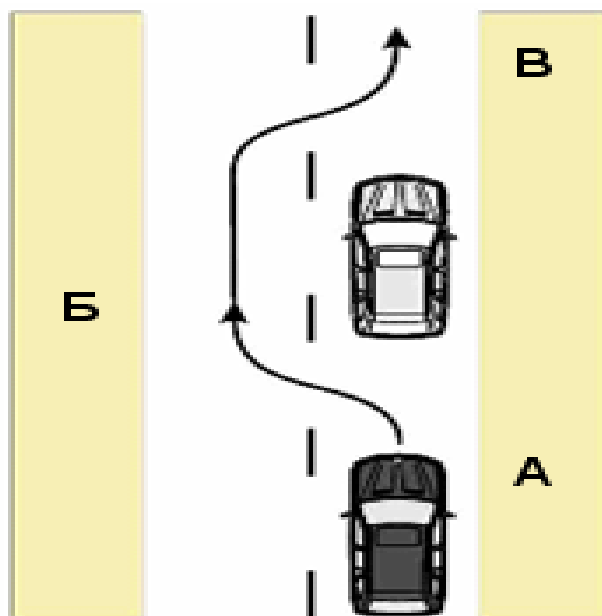
– По поводу "...не дает преимущества...". Разумеется, включение указателей поворота не освобождает вас от выполнения правил перестроения, проезда перекрестков, выезда с дворов и т. д. Дать информацию о своих намерениях – это обязанность водителя, но не более того.



Пример: Вы движетесь без изменения направления движения и поэтому не обязаны уступать дорогу водителю автомобиля, намеревающегося перестроиться на Вашу полосу (п. 8.4). Однако можете это сделать.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫХ СИГНАЛОВ ПРИ ОБГОНЕ

«Обгон» - опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части).



Для правильного использования предупредительных сигналов при обгоне необходимо учитывать, что обгон, по определению, состоит из двух маневров:

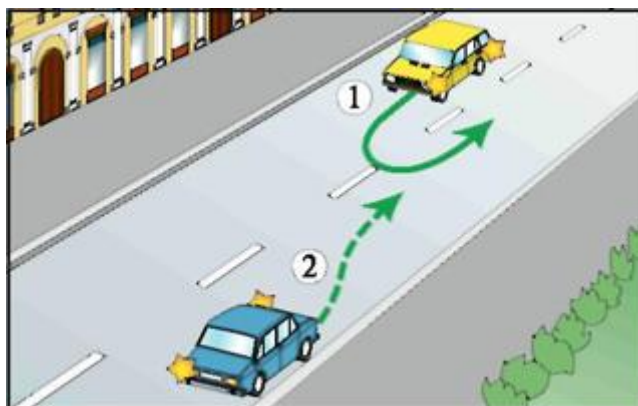
1. Выезд на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения (траектория А-Б) – должен быть включен указатель левого поворота.

2. Возвращение на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части) (траектория Б-В) – должен быть включен указатель правого поворота.

При начале движения, даже если вы намериваетесь продолжить движение прямо, обязательно включайте указатели поворотов.

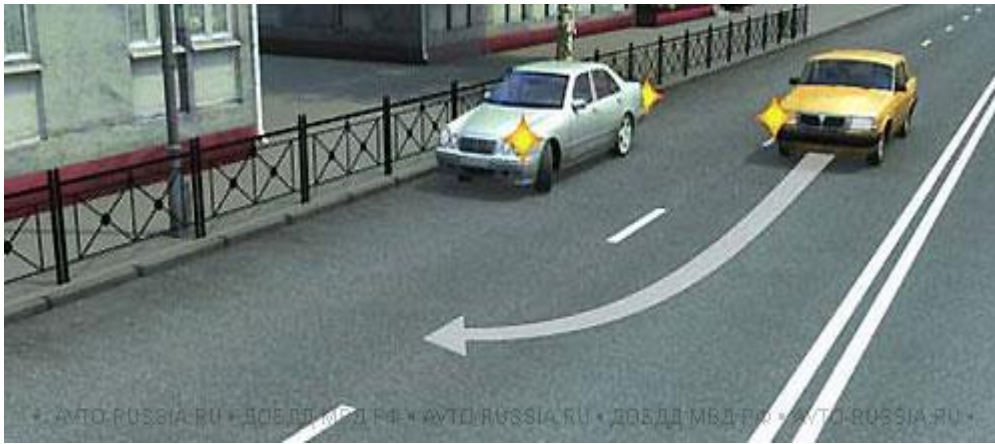
Вы собираетесь начать движение от тротуара после остановки (стоянки). Включили указатели поворота, посмотрели в зеркало заднего вида (или обернулись) и уступили дорогу машинам, проезжающим мимо вас.

Вроде бы все понятно и говорить больше не о чем. Ведь это обычная ситуация, с которой водители сталкиваются каждый день.



Уступает тот, кто начинает движение

Почему водитель, выполняющий разворот, едет первым? Ведь на уроках по вождению при повороте налево и развороте мы с инструктором всегда уступали дорогу встречному транспорту!" (см. п. 8.8) Пункт 8.8 ПДД будет чуть позже, а пока вы должны запомнить следующее: ***тот, кто начинает движение, должен уступить всем, кто уже движется по дороге, независимо от направления их движения!***



Пример: Водитель, намеривающийся начать движение от тротуара, должен убедиться в том, что он не создаст опасности и помех другим ТС (пункт 8.1 ПДД). Поэтому он должен уступить дорогу автомобилю, находящемуся в движении.

Заканчивая тему указателей поворота, хочется сказать о том, что, получив информацию от другого водителя, не мешает подумать о вариантах развития событий с учетом возможных ошибок с его стороны.

8.3. При выезде на дорогу с прилегающей территории водитель должен уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся по ней, а при съезде с дороги – пешеходам и велосипедистам, путь движения которых он пересекает.

Прилегающая территория (согласно определению) примыкает к дороге и не имеет сквозного проезда. Въезд и выезд на прилегающую территорию НЕ считается перекрестком.

Поэтому, заезжая на прилегающую территорию с дороги или покидая прилегающую территорию, требуется уступить всем участникам движения, чей путь в этот момент будет пересечен.

Дворы и жилые массивы также относятся к прилегающим территориям. Выезд из двора или арки жилого дома также подчиняется этому правилу.

Пример: Должны ли Вы уступить дорогу грузовому автомобилю в данной ситуации?



Вы не должны уступать дорогу грузовому автомобилю, так как он выезжает на дорогу с прилегающей территории (пп.1.2 и 8.3).



Пример: При повороте налево во двор (на прилегающую территорию) вы должны уступить дорогу не только встречному автомобилю (п. 8.8), но и пешеходам, путь движения которых вы пересекаете (п. 8.3).

8.4. При перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения. При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа.





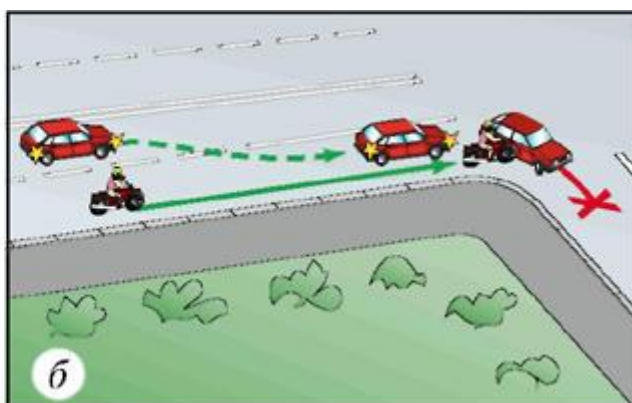
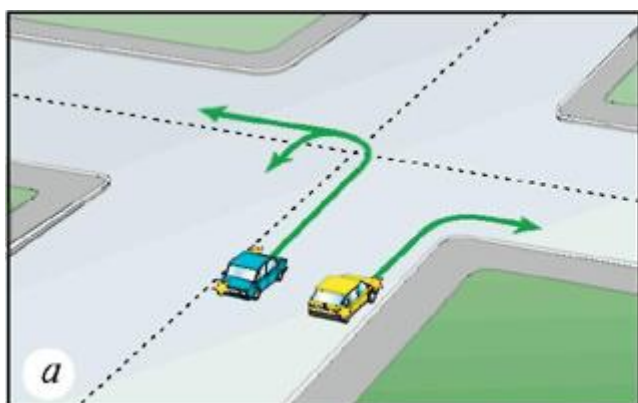
В этом пункте ПДД сформулированы два правила перестроения:

- если одно транспортное средство перестраивается, а другое движется без перестроения, то уступить дорогу должен тот, кто перестраивается;
- в случае одновременного перестроения дорогу уступает тот, у кого поеха справа.

Правила перестроения действуют как на дорогах с разметкой, так и на дорогах без разметки

8.5. Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель обязан заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении, кроме случаев, когда совершается поворот при въезде на перекресток, где организовано круговое движение.

Крайнее *положение* и крайняя *полоса* – это не одно и то же!



Крайнее положение

В крайней полосе нередко могут поместиться два автомобиля или три-четыре мотоцикла. Поэтому перед поворотом надо занять такое положение, которое однозначно пояснит всем окружающим ваши намерения. Тогда ни у кого не возникнет желания залезть в щель между вашей машиной и тротуаром (при

повороте направо) или разделительной полосой (при повороте налево и развороте). А иначе может произойти та неприятность, которая изображена на рис. 19. Водитель мотоцикла считал, что машина поедет прямо!

Перед поворотом направо необходимо занять на проезжей части своего направления крайнее правое положение, а чтобы повернуть налево или развернуться – крайнее левое положение.

Что означает занять крайнее положение на проезжей части дороги? Крайнее правое положение, это когда справа уже разметка 1.2 (край проезжей части), бордюр, тротуар, обочина.

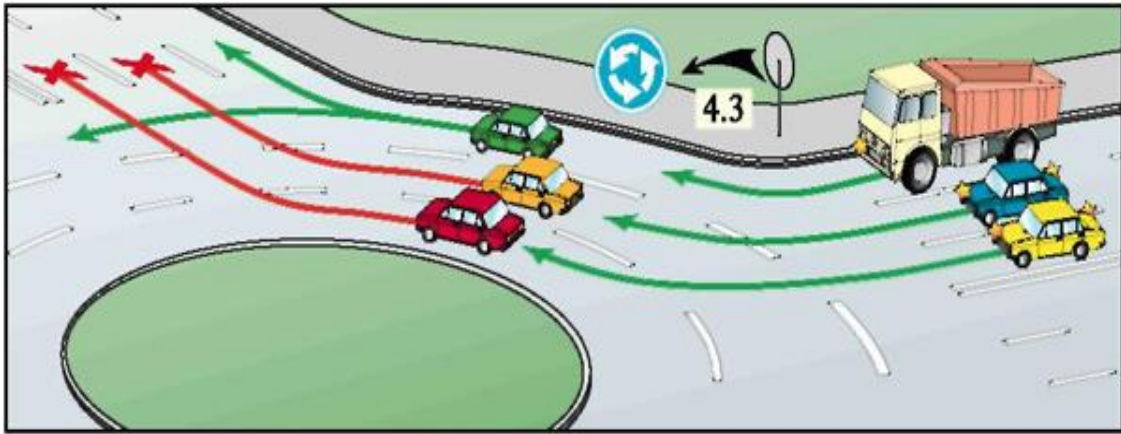
Крайнее левое положение, это когда автомобиль располагается своим левым бортом к середине дороги (к разметке, разделяющей встречные потоки, либо к разметке, обозначающей левый край проезжей части, к разделительной полосе).

Требование занять именно крайнее положение на проезжей части дороги не случайно. Кроме машин по проезжей части имеет право передвигаться и двухколесный транспорт (мотоциклы, мопеды, велосипеды).

Этим участникам не нужно много места, они могут легко протиснуться между вашим авто и краем проезжей части, и их появление может оказаться очень неожиданным.

*Одним из вариантов, чтобы постараться исключить их внезапное появление и, тем самым избежать ДТП по невнимательности, является данное требование – занять **крайнее** положение на проезжей части дороги.*

Теперь о круговом движении. На перекрестки, где организовано круговое движение, **въезжать** можно из любого положения, а **выезжать** – только из крайнего правого положения!



Въезд на круговое движение и выезд с него

На некоторых перекрестках установлены знаки 5.15.1 или 5.15.2, информирующие о том, с каких полос и в каком направлении разрешено движение. Эту же функцию выполняет разметка 1.18. В таких случаях водители обязаны следовать их указаниям.



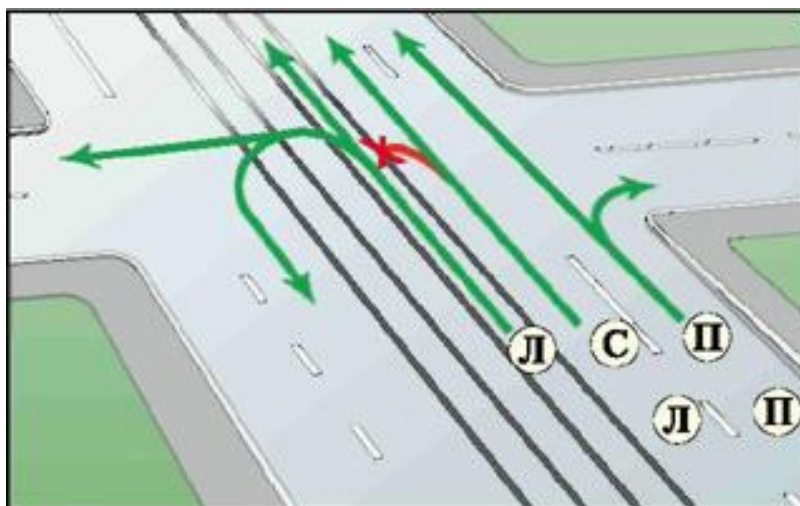
При наличии слева трамвайных путей попутного направления, расположенных на одном уровне с проезжей частью, поворот налево и разворот должны выполняться с них, если знаками 5.15.1 или 5.15.2 либо разметкой 1.18 не предписан иной порядок движения. При этом не должно создаваться помех трамваю.



Если вам необходимо повернуть налево или развернуться на дороге с трамвайными путями, расположенными слева на одном уровне с проезжей частью, то необходимо, не создавая помех трамваю, перестроиться на трамвайные пути попутного направления и затем выполнить необходимый маневр. Так можно поступать, если отсутствуют знаки 5.15.1, 5.15.2 либо разметка 1.18.

Если на дороге с трамвайными путями перед перекрестком установлены знаки 5.15.1, 5.15.2 либо нанесена разметка 1.18, следует поворачивать налево или разворачиваться не выезжая на трамвайные пути, предварительно уступив дорогу трамваям как попутного, так и встречного направления, движение которым разрешено одновременно с вами.

Организаторами дорожного движения постоянно предпринимаются попытки улучшить обстановку на дорогах. Одна из таких попыток изображена на рисунке.



**Трамвайные пути попутного направления –
дополнительная полоса**

До перекрестка в данном направлении дорога имела две полосы движения – правую и левую. Но непосредственно перед перекрестком и на нем вводится *дополнительная третья полоса*. Таким образом, правая полоса осталась без изменений, левая превратилась в среднюю, а *трамвайные пути попутного направления стали левой полосой!*

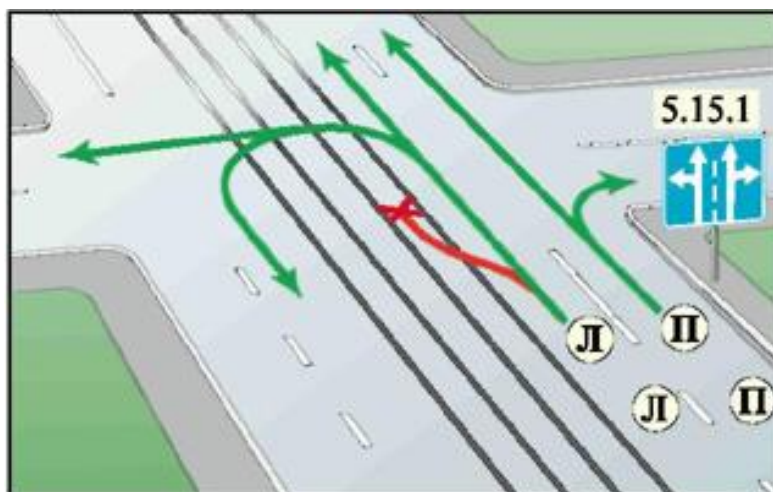
Было две полосы, а теперь их целых три! В результате введения дополнительной полосы пробки, которые раньше были здесь постоянным явлением, стали образовываться значительно реже.

Однако прежде чем воспользоваться трамвайными путями, необходимо соблюсти абсолютно все условия, оговоренные данным пунктом ПДД.

- Должны отсутствовать дорожные знаки 5.15.1 и 5.15.2.
- Выезжать разрешается на трамвайные пути только попутного направления, расположенные вровень с проезжей частью, пролегающие слева от вас.
- Вы не должны мешать движению трамваев.

Использовать для движения трамвайные пути *встречного направления* нельзя ни при каких условиях. Их можно только пересекать при повороте налево или развороте.

При наличии знаков 5.15.1, 5.15.2 либо разметки 1.18 поворот налево или разворот выполняются только с левой полосы проезжей части без предварительного выезда на трамвайные пути попутного направления.



Выезд на трамвайные пути запрещен

Да, на первый взгляд он не нужен. Именно наличие или отсутствие знака 5.15.1 на рисунке 24 определяет возможность использования трамвайных путей. Если знак установлен, то *выезжать на трамвайные пути нельзя*. Как было две полосы движения, так и осталось. Значит, на этом конкретном перекрестке нецелесообразно или опасно вводить дополнительную полосу движения.

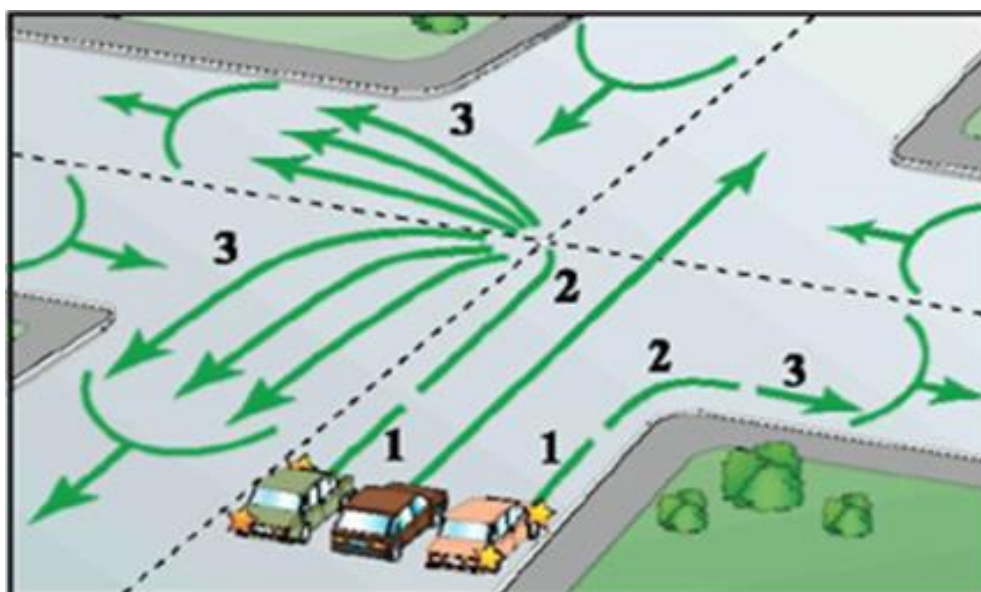
Пример: По какой траектории Правила разрешают Вам произвести поворот налево?



Перед поворотом налево или разворотом вы обязаны заблаговременно занять крайнее левое положение на проезжей части. Но на данном перекрестке слева имеются трамвайные пути, расположенные на одном уровне с проезжей частью, и отсутствуют знаки 5.15.1 "Направления движения по полосам" или 5.15.2 "Направление движения по полосе". В этом случае поворот налево Вы должны выполнить с трамвайных путей попутного направления по траектории А (п. 8.5).

8.6. Поворот должен осуществляться таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на стороне встречного движения.

При повороте направо транспортное средство должно двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части.



Правила поворотов

Когда выполняется любой поворот, важно не затронуть проезжую часть встречного направления.

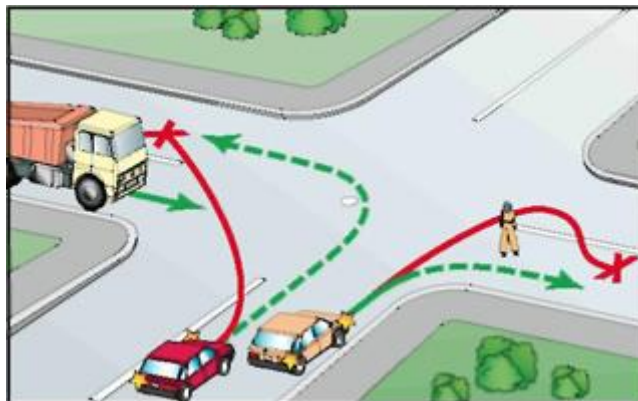
При левом повороте такое возможно, когда «режется угол» поворота, и таким образом на выезде с пересечения проезжих частей можно левыми колесами автомобиля проехать по встречной полосе.

Поворачивая направо, ПДД требуют держаться как можно правее. На встречной полосе (той проезжей части, на которую поворачиваете) можно оказаться, если поворот направо будет «затяжной». Такое возможно на небольших перекрестках.

Есть рекомендация, следовать которой не мешает хотя бы в начале своей автомобильной жизни. Делите процесс поворота на три отдельных этапа:

1. *Подготовка к повороту.* Определитесь с крайним положением.
2. *Сам поворот.* Если направо, то *держитесь правого края.* Если налево, *найдите центр перекрестка.*
3. *Выезд с перекрестка.* Не окажитесь на встречной полосе.

На рисунке изображены классические ошибки на перекрестках. При повороте налево водитель режет угол и навряд ли завершит этот поворот. А другой водитель при повороте направо пытается объехать пешехода и вероятнее всего тоже не сможет закончить замысловатую траекторию.

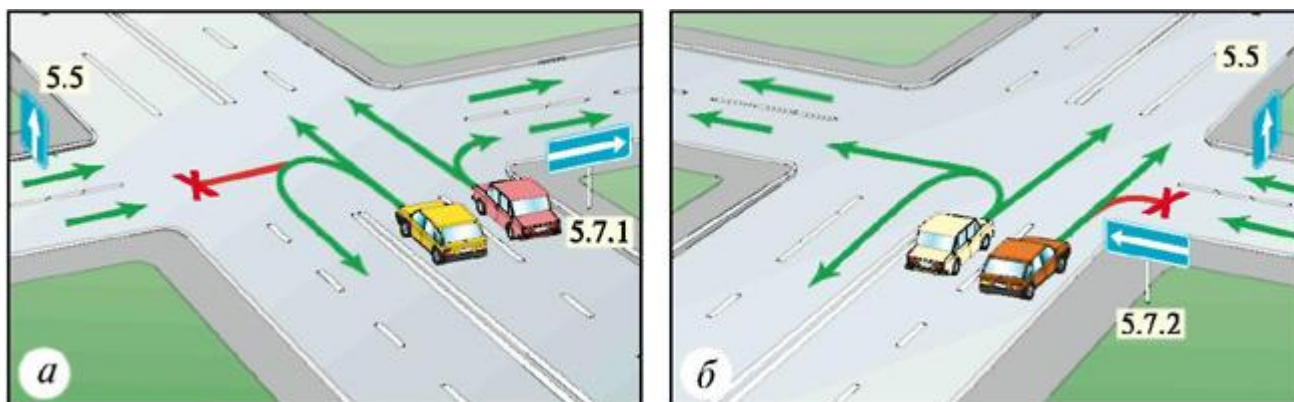


Ошибки при поворотах

Выезд на дорогу или проезжую часть с односторонним движением.

На первый взгляд, как на первом, так и на втором рисунке разворот не очень логичен. Но в жизни такой перекресток, как правило, имеет светофор (или обозначен знаками приоритета). В этом случае транспорт, движущийся по пересекаемой дороге, в определенные моменты времени будет просто стоять. Тогда разворот уже не будет казаться таким нелогичным. Что же касается знаков 5.7.1 и 5.7.2, то сами по себе разворот они не запрещают.

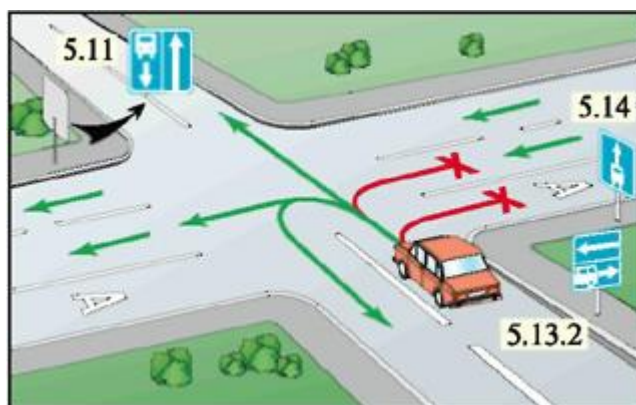
Разворот является наиболее сложным из четырех возможных направлений движения. Поэтому хочется пожелать новичкам первое время избегать разворотов как таковых или хотя бы в сложных дорожных условиях.



Пересечение с односторонним движением

Выезд на дорогу с полосой для маршрутных транспортных средств.

Попробуйте посмотреть на знаки 5.11, 5.13.1 и 5.13.2 несколько по-другому. От каждого из них мысленно отбросьте ту половину, где изображен автобус. Не кажется ли вам, что они стали очень похожи на знаки 5.5, 5.7.1 и 5.7.2. Да и означают они то же самое – одностороннее движение! Разница лишь в одном. Из трех полос такой дороги одна отдана исключительно маршрутным транспортным средствам, причем движутся они во встречном направлении. Нам по этой полосе двигаться нельзя (см. п. 18.2).

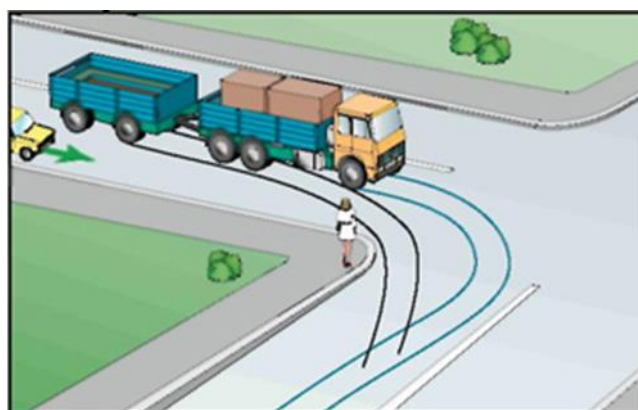


Пересечение с дорогой, обозначенной знаками 5.11.1–5.14

8.7. Если транспортное средство из-за своих габаритов или по другим причинам не может выполнить поворот с соблюдением требований пункта 8.5 Правил, допускается отступать от них при условии обеспечения безопасности движения и если это не создаст помех другим транспортным средствам.

Крупногабаритный транспорт (особенно длинномерный) при повороте не всегда может вписаться в выделенную полосу движения.

Если ваш автомобиль находится рядом с таким ТС, будьте внимательны: его задние колеса смещаются к центру поворота. Вывод: поворачивать одновременно с таким транспортом, находясь с внутренней стороны поворота, опасно.



Длинномерный транспорт на повороте

Это обычный вариант поворота направо грузового автомобиля с прицепом в узком угловатом месте. Если перед поворотом водитель не примет немного влево, то прицеп обязательно заедет на край тротуара. А там пешеходы,

которых не интересуют проблемы кинематики движения длинномерных транспортных средств.

Оказавшись рядом с трейлером или сочлененным автобусом, водитель которого готовится осуществить поворот направо, необходимо вспомнить о сложной траектории поворота длинномерных транспортных средств и удержаться от желания проехать через образовавшуюся щель. Учтите, заднее правое колесо длинномера пройдет вплотную к углу тротуара.

8.8. При повороте налево или развороте вне перекрестка водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу встречным транспортным средствам и трамваю попутного направления.

Если при развороте вне перекрестка ширина проезжей части недостаточна для выполнения маневра из крайнего левого положения, его допускается производить от правого края проезжей части (с правой обочины). При этом водитель должен уступить дорогу попутным и встречным транспортным средствам.

Перед поворотом налево или разворотом вне перекрестка требуется пропустить весь встречный транспорт и трамвай попутного направления, т.е. уступить всем им дорогу.

При выполнении этих маневров (поворот налево и разворот), пункт 8.5 требует занять крайнее левое положение на проезжей части.

Но иногда ширина проезжей части может оказаться узкой для выполнения разворота из крайнего левого положения (проще сказать, с середины дороги). В таком случае допускается развернуться от правого края проезжей части (если проезжая часть упирается в бордюр), или с правой обочины (если таковая имеется).

При этом варианте разворота потребуются уступить дорогу как встречному, так еще и попутному транспорту.

На дороге в четыре полосы встречные потоки разделяются разметкой 1.3 (двойная сплошная), пересекать которую запрещено. Разворот на таких дорогах выполняется на перекрестках и в отведенных для этого местах, обозначенных знаками 6.3.1 «Место для разворота» и 6.3.2 «Зона для разворота» или разметкой 1.11 (сплошная линия вместе с прерывистой).

Подъезжаете к месту разворота по левой полосе, заблаговременно включаете левый «поворотник» и с соблюдением приоритета (пункт 8.8 ПДД) начинаете разворот. Если дуга разворота не вписалась в проезжую часть, и вы заехали на обочину, то целесообразно остановиться, и только после остановки, пропустив уже теперь попутный транспорт, начать движение с левым указателем поворота от обочины.

Заезд на обочину, остановка на ней (ниже по тексту) и выезд с обочины в процессе разворота не трактуется как «движение по обочине», т.е. нарушением не является, поскольку обочина предназначена для остановки ТС (пункт 12.1), а для этого требуется на нее заехать.

Если, выполняя разворот вне перекрестка, вы упретесь в бордюр (например, вместо обочины будет бордюрный камень либо еще что-то), тогда, чтобы закончить разворот, придется немного сдать назад-вправо (как в упражнении Разворот в три приема). В этом случае, во время движения назад, необходимо включить правый указатель поворота. Движение задним ходом в этой ситуации не запрещено, поскольку действие происходит вне перекрестка и в разрешенном для разворота месте (пункт 8.12 ПДД).

Таким же образом можно развернуться не заезжая на обочину. Но при таком способе разворота нужно понимать следующее:

Когда автомобиль располагается под углом к дороге, то не всегда удастся правильно оценить обстановку сзади автомобиля (еще многое зависит от конструкции, типа ТС, у кого-то на машине затемненные задние стекла, грязь на них и пр.), а движущийся задним ходом автомобиль в случае ЧП находится в более проигрышной ситуации по отношению к другим ТС (пункт 8.12).

Для чего следует сделать остановку на обочине, если дуга разворота не вписалась в проезжую часть? Важность остановки после заезда на обочину при выполнении разворота объясняется двумя причинами:

- 1 – это запрет на движение по обочине (пункт 9.9 ПДД);
- 2 – чтобы убедиться в безопасности начала движения с обочины (пропустить вперед попутный транспорт, т.е. уступить ему дорогу).

Как еще можно обеспечить себе дополнительное пространство для разворота?

Понятие «крайнее левое положение» предполагает, что нужно сместить автомобиль на проезжей части влево в пределах левой полосы. Т.е. необходимо «прижаться» к сплошной линии, разделяющей встречные потоки, левым бортом автомобиля, и это будет крайнее положение.

Если предположить, что дорога относительно свободна и ничто не мешает маневру (встречных машин нет и справа никто не теснит), то начать разворот можно не из крайнего левого положения (т.е. не прижимаясь к двойной сплошной), а из середины или от правого края левой полосы вашего направления.

Когда из-за крупных габаритов не хватает места для разворота вне перекрестка, то Правила не запрещают, т.е. допускают, осуществить сей маневр от правого края проезжей части (с правой обочины) (пункт 8.8). Но в таком случае разворот, естественно, не должен противоречить пункту 8.11 ПДД, и следует уступить дорогу не только встречным машинам, а еще и попутному транспорту. В случае ДТП виновным будет признан разворачивающийся автомобиль – нарушение правил маневрирования.

Бывают ситуации, когда нет уверенности, что маневр не будет противоречить ПДД. Это может быть любой маневр, а не только разворот. Тогда остается два варианта: первое – все-таки рискнуть, и второе – воздержаться от маневра или поискать для него другое место. Многое, в общем, зависит от ситуации, но целесообразно использовать второй вариант.

8.9. В случаях, когда траектории движения транспортных средств пересекаются, а очередность проезда не оговорена Правилами, дорогу должен уступить водитель, к которому транспортное средство приближается справа.

Указанные ситуации чаще всего встречаются во дворах, на стоянках, полянах, автозаправках, прилегающих территориях и т.п. В таких случаях уступает дорогу тот, у кого помеха справа.

И случаев таких может быть много. При этом не стоит ориентироваться по более шустрому водителю или, наоборот, провоцировать других на нарушение ПДД своей боязнью проехать первым, имея на то преимущество.



Пример: Во всех случаях, когда траектории движения ТС пересекаются, а очередность проезда не оговорена Правилами (в данном случае на стояночной площадке), вы должны уступить дорогу ТС, приближающемуся справа (п. 8.9). При совершении Вами поворота налево, автомобиль напротив Вас окажется справа.

8.10. При наличии полосы торможения водитель, намеревающийся повернуть, должен своевременно перестроиться на эту полосу и снижать скорость только на ней.

При наличии в месте въезда на дорогу полосы разгона водитель должен двигаться по ней и перестраиваться на соседнюю полосу, уступая дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.



В целях поддержания скоростного режима и пропускной способности дорог, их оборудуют дополнительными полосами – разгона и торможения, которые отделяются от основной дороги горизонтальной разметкой 1.8.

Для того чтобы съехать с такой дороги, сначала нужно перестроиться на полосу торможения, и уже на ней снижать скорость.

Заезжая на дорогу с полосой разгона, сначала нужно двигаться по ней,

чтобы набрать скорость, затем, уступив дорогу попутному транспорту, перестроиться на соседнюю полосу (на основную дорогу).

8.11. Разворот запрещается:

- на пешеходных переходах;
- в тоннелях;
- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними;
- на железнодорожных переездах;
- в местах с видимостью дороги хотя бы в одном направлении менее 100 м;
- в местах остановок маршрутных транспортных средств.

Кроме указанных в пункте 8.11 мест, разворот еще может быть запрещен дорожными знаками и дорожной разметкой. В некоторых случаях еще нужно обращать внимание на сигналы светофоров (чаще с дополнительными секциями). На линзах могут быть нанесены стрелки, запрещающие разворот. Это стрелки «прямо», «прямо и направо» + на дорогах с односторонним движением.

Хочется напомнить вам о том, что если к зрительной памяти добавить еще и моторную, то запоминать, а позже вспоминать информацию становится значительно легче (6 ситуаций). Это намек на то, чтобы вы пронумеровали своей собственной рукой перечень тех мест, где запрещается выполнять разворот.

Изучив пункт 8.11, можно сделать важные выводы:

— Если в ПДД, к примеру, написано – "на пешеходном переходе...", то это означает, что именно "на" нем, а не "перед" или "после" указанного объекта нельзя что-либо делать.

— Когда дорога не имеет сплошных линий разметки и знаков, запрещающих разворот, а также нет тоннелей, пешеходных переходов и т. д. и вроде бы развернуться можно, то прежде надо еще убедиться в возможности контроля дорожной ситуации спереди и сзади машины минимум на 100 м.

— Разворот разрешается сделать в любом месте, если он там не запрещен.

8.12. Движение транспортного средства задним ходом разрешается при

условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. При необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц.

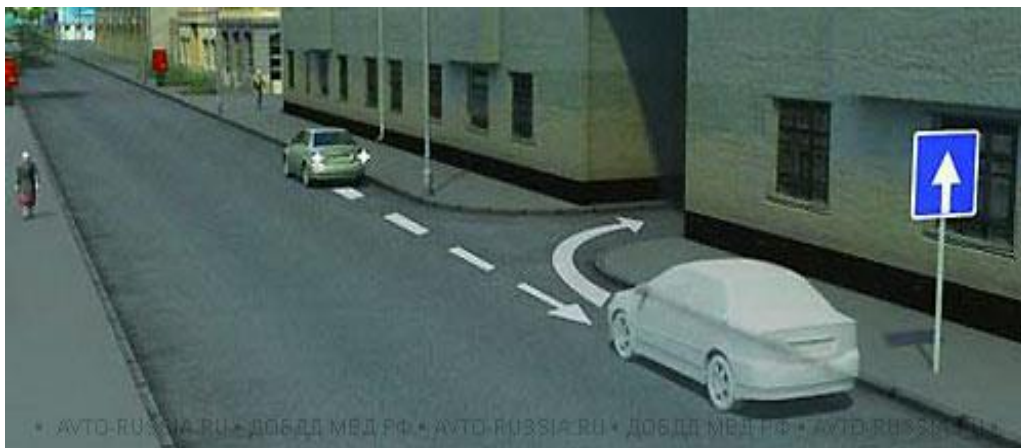
Движение задним ходом запрещается на перекрестках и в местах, где запрещен разворот согласно пункту 8.11 Правил.

Получается, что двигаться задним ходом можно неограниченное время и расстояние (в минутах и метрах). Правда, расстояние все же несколько ограничено – ближайшим перекрестком, а также объектами, перечисленными в пункте 8.11. Но это может быть как 5 метров, так и 5 километров.

Движение задним ходом запрещается:

1. на перекрестках;
2. на пешеходных переходах;
3. в тоннелях;
4. на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними;
5. на железнодорожных переездах;
6. в местах с видимостью дороги хотя бы в одном направлении менее 100 м;
7. в местах остановок маршрутных транспортных средств.
8. кроме того, движение задним ходом запрещается на автомагистралях (обозначаются знаком 5.1) и на дорогах для автомобилей (обозначаются знаком 5.3).

Выезды из дворов и с других прилегающих территорий перекрестками не считаются, поэтому движение задним ходом в таких местах не запрещено.



Пример: Вы случайно проехали нужный въезд во двор. Разрешено ли Вам в этой ситуации использовать задний ход, чтобы затем повернуть направо?

Знак 5.5 "Дорога с односторонним движением" не запрещает движение задним ходом. В данной ситуации использовать задний ход, чтобы потом повернуть направо во двор, разрешено (п. 8.12).

9. Расположение транспортных средств на проезжей части

9.1. Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой и (или) знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними. При этом стороной, предназначенной для встречного движения на дорогах с двусторонним движением без разделительной полосы, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, не считая местных уширений проезжей части (переходно-скоростные полосы, дополнительные полосы на подъем, заездные карманы мест остановок маршрутных транспортных средств).

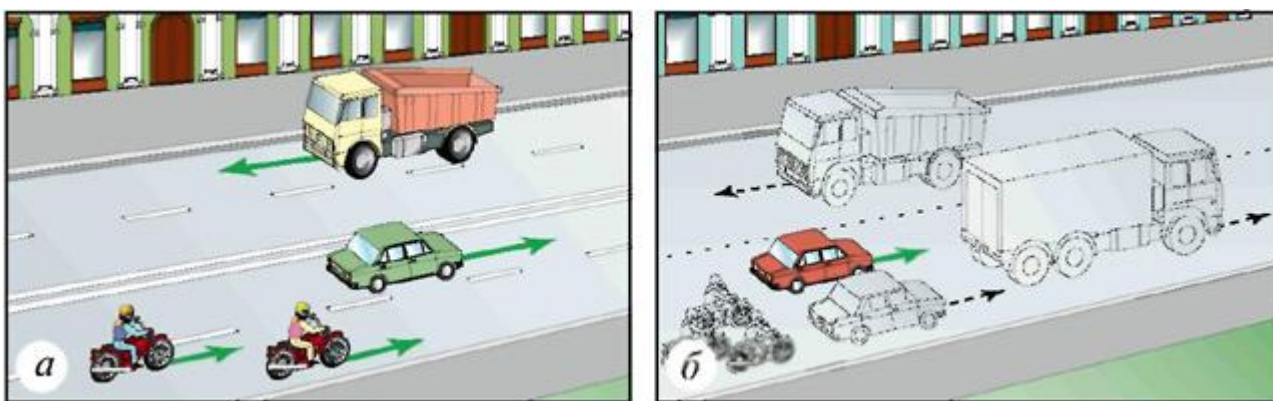
Когда разметка на дороге отсутствует, или же, если она не видна (снег, лед и т.д.), водители должны самостоятельно определять количество полос движения и их ширину.



Если количество полос на дороге определено дорожной разметкой или знаками, то обычно у водителей не вызывает затруднений правильно расположить свои транспортные средства на проезжей части (рис. а).

А если асфальт только что положили и разметка еще не нанесена (рис. б)?

В таком случае количество полос определяется, исходя из габаритных размеров автомобилей (легковых и грузовых) с учетом безопасных боковых интервалов (примерно по 3 метра). При этом мотоциклы (даже с боковым прицепом) в расчет не берутся.



Определение количества полос на дороге



Оба мотоциклиста не нарушают ПДД. В соответствии с п. 9.1 Правил на дороге имеется по одной полосе движения в каждом направлении. При нанесении линий разметки, определяющих границы полос движения, учитывается требование, что ширина полосы должна обеспечивать движение автомобилей в один ряд (п. 1.2). Мотоциклам без бокового прицепа, с учетом их габаритов и необходимых для безопасности движения интервалов, Правила не запрещают двигаться по полосе в два ряда.

9.1 (1). На любых дорогах с двусторонним движением запрещается дви-

жение по полосе, предназначенной для встречного движения, если она отделена трамвайными путями, разделительной полосой, разметкой 1.1, 1.3 или разметкой 1.11, прерывистая линия которой расположена слева.

Пункт 9.1 (1) введен в ПДД 12 июля 2017 года. В этом пункте ПДД определены условия, при которых запрещается выезд на встречную полосу.

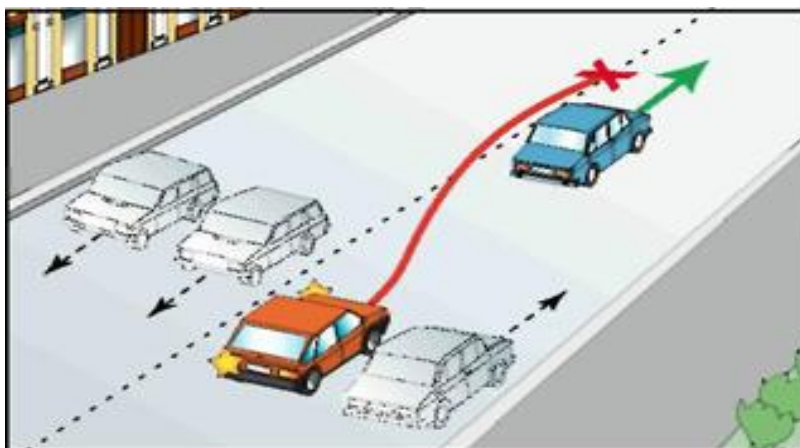
Визуально это сплошная (двойная сплошная) линия разметки, отделяющая встречный поток машин, разделительная полоса (имеется в виду полоса, обозначенная разметкой 1.2) и трамвайные пути, расположенные в одной плоскости с проезжей частью.

Движение по трамвайным путям осуществляется с учетом пункта 9.6, выезд на встречные трамвайные пути запрещен.

9.2. На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре или более полосы, запрещается выезжать для обгона или объезда на полосу, предназначенную для встречного движения. На таких дорогах повороты налево или развороты могут выполняться на перекрестках и в других местах, где это не запрещено Правилами, знаками и (или) разметкой.

При наличии дорожной разметки требование этого пункта теряет смысл, так как в указанных условиях (четыре полосы и более) левую сторону дороги от правой будет отделять двойная сплошная линия, которую пересекать и так запрещается.

Дорогу, изображенную на рисунке, только что укатали свежим асфальтом, и поэтому разметки на ней пока нет. Определять количество полос вы уже умеете, здесь их четыре. Именно такие ситуации и подразумеваются в пункте 9.2.



Если проезжая часть имеет четыре полосы и более, между встречными потоками транспортных средств должна быть нанесена двойная сплошная линия разметки 1.3 или сделана разделительная полоса.

При отсутствии разметки или если она не видна, водитель должен сам определить количество полос на дороге, руководствуясь п.9.1, в случае, если их больше трех, выезжать за середину дороги нельзя.

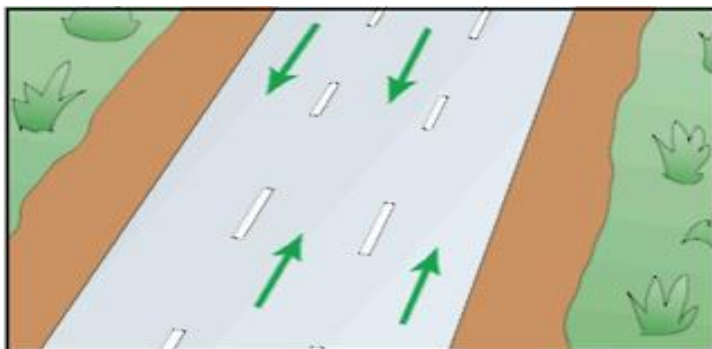
9.3. На дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные разметкой (за исключением разметки **1.9**), из которых средняя используется для движения в обоих направлениях, разрешается выезжать на эту полосу только для обгона, объезда, поворота налево или разворота. Выезжать на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения, запрещается.



На рассматриваемых дорогах крайние полосы предназначены только для движения в одном направлении. Встречный транспорт на них не допускается, несмотря на то, что они выделены прерывистой линией разметки 1.5.

Использовать среднюю полосу для постоянного движения нельзя, так как на нее разрешено выезжать водителям, движущимся в противоположных направлениях. На среднюю полосу разрешено въезжать только с определенной целью: для обгона, объезда, поворота налево, разворота.

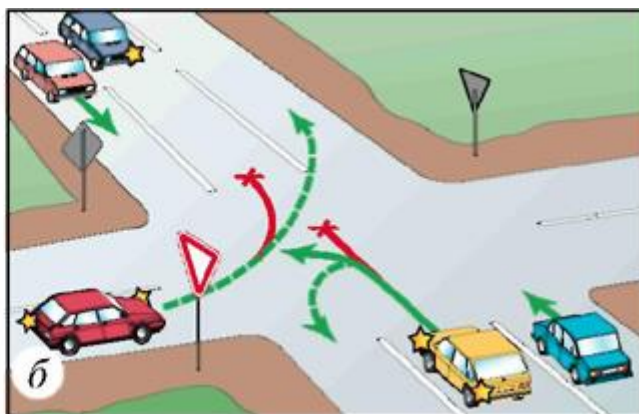
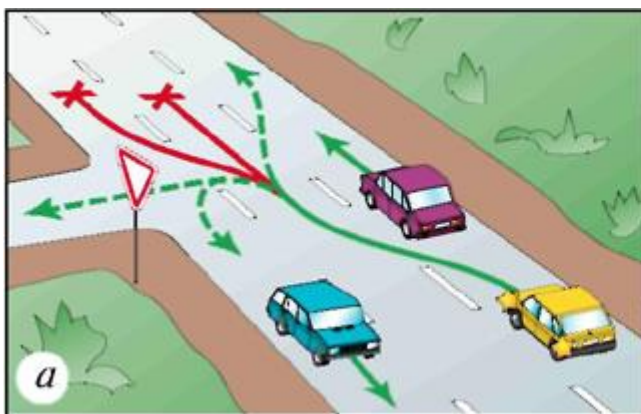
Практически каждый из вас видел и даже пользовался дорогой с тремя полосами движения. Чуть дальше за городом можно встретить немало дорог, которые имеют лишь по три полосы. В таких случаях встречный транспорт использует среднюю полосу попеременно.



Дорога с тремя полосами движения



Чередование количества полос движения в одну сторону



Маневрирование на трехполосных дорогах



Пример: Въезжая на трехполосную дорогу, вы должны помнить, что в соответствии с п. 9.3 правил, средняя полоса такой дороги перед перекрестком предназначена для автомобилей, поворачивающих налево. Поэтому в данной ситуации не нарушает Правил только водитель грузового автомобиля, завершающий поворот налево без выезда на полосу встречного движения (п. 8.б).

9.4. Вне населенных пунктов, а также в населенных пунктах на дорогах, обозначенных знаком **5.1** или **5.3** или где разрешено движение со скоростью более 80 км/ч, водители транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части. Запрещается занимать левые полосы движения при свободных правых.

В населенных пунктах с учетом требований настоящего пункта и пунктов 9.5, 16.1 и 24.2 Правил водители транспортных средств могут использовать наиболее удобную для них полосу движения. При интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, менять полосу разрешается только для поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия.

Однако на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, занимать крайнюю левую полосу разрешается только при интенсивном движении, когда заняты другие полосы, а также для поворота налево или разворота, а грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т – только для поворота налево или разворота. Выезд на левую полосу дорог с односторонним движением для остановки и стоянки осуществляется в соответствии с пунктом 12.1 Правил.



Данный пункт ПДД обязывает водителей в указанных в нем ситуациях вне населенного пункта двигаться по возможности правее, т.е. если правая полоса свободна, то следует двигаться только по ней, не занимая левые полосы.

Левые полосы должны быть свободны для возможности совершения разворота и левого поворота транспортных средств, а также для пропуска автомобилей оперативных служб, двигающихся с повышенной скоростью.

Попробуем разобраться в этой массе информации.

– За городом, а также в городе, где движение разрешено со скоростью более 80 км/ч, правило простое: ***Держись правее***. Если соседняя справа полоса свободна, то надо на нее перестроиться.

– В городе на дороге с двумя полосами в данном направлении разрешается использовать ***любую полосу***, независимо от загруженности дороги.

– В городе на дороге с тремя и более полосами в данном направлении можно использовать ***любую полосу, кроме крайней левой*** (движение по крайней левой полосе оговаривается отдельно).

– В городе на дороге с тремя и более полосами в данном направлении, когда все полосы заняты или они свободны, но вы готовитесь к повороту налево или развороту, ***на левую полосу выезжать можно***.

– Если на широкой дороге (три и более полос в данном направлении) по крайней левой полосе перед вами движется большой грузовик, то приготовьтесь к остановке. Большим грузовикам выезжать на эту полосу разрешается только для подготовки к повороту или развороту. Следовательно, очень скоро он остановится, чтобы уступить дорогу встречному транспорту. Предполагая это, имеет смысл заранее перестроиться правее.

– И последнее. Второе предложение первого абзаца пункта 9.4 запрещает хаотичные перемещения с одной полосы на другую и обратно.

Пример: На свободной дороге, расположенной в населенном пункте и имеющей три полосы движения в данном направлении, вам разрешается двигаться по любой полосе, кроме левой (п. 9.4).



Пример: По какой полосе Вы можете продолжить движение, опередив грузовой автомобиль в населенном пункте?



В населенных пунктах на дорогах, имеющих две полосы движения в данном направлении, разрешается использовать любую, наиболее удобную полосу движения (п. 9.4). Следовательно, опередив грузовой автомобиль, Вы можете продолжить движение по любой полосе.

Как показывает мировая практика (да и наша тоже), водители, придерживающиеся одной полосы движения, прибывают в конечный пункт маршрута практически одновременно с "дергаными" водителями (а иногда и раньше). По крайней мере, разница во времени прибытия на маршруте протяженностью 40–50 км в городских условиях составляет не более 5–6 минут. Так стоит ли дергаться?

9.5. Транспортные средства, скорость движения которых не должна превышать 40 км/ч или которые по техническим причинам не могут развивать такую скорость, должны двигаться по крайней правой полосе, кроме случаев объезда, обгона или перестроения перед поворотом налево разворотом или остановкой в разрешенных случаях на левой стороне дороги.

Требование данного пункта обязательно для выполнения независимо от того, что является причиной движения транспортных средств со скоростью,

не превышающей 40 км/ч (особенности конструкции, техническое состояние или особые свойства перевозимого груза).

9.6. Разрешается движение по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью, когда заняты все полосы данного направления, а также при объезде, повороте налево или развороте с учетом пункта 8.5. Правил. При этом не должно создаваться помех трамваю. Выезжать на трамвайные пути встречного направления запрещается. Если перед перекрестком установлены дорожные знаки 5.15.1 или 5.15.2, движение по трамвайным путям через перекресток запрещается.



В п. 8.5 рассмотрен вариант использования трамвайных путей на перекрестках. А как насчет движения по рельсам между перекрестками?



Трамвайные пути между перекрестками

Во-первых, двигаться по трамвайным путям попутного направления можно практически в любом случае (см. перечень в п. 9.6).

А во-вторых, как на перекрестках, так и между ними, при подготовке к повороту налево или развороту водитель обязан выехать на трамвайные пути попутного направления (при отсутствии знаков 5.15.1; 5.15.2).

Пример: Разрешается ли Вам, управляя легковым автомобилем, продолжить движение по трамвайным путям попутного направления?



Правила (п. 9.6) разрешают движение по расположенным слева трамвайным путям попутного направления только при отсутствии знаков 5.15.1 "Направления движения по полосам" или 5.15.2 "Направление движения по полосе". Знак 5.15.2 запрещает использовать для движения трамвайные пути и предписывает для движения прямо, поворота налево и разворота использовать левую полосу проезжей части (п. 8.5).

Пример: Разрешается ли вам обогнать легковой автомобиль по трамвайным путям в данной ситуации?



Выезд на трамвайные пути встречного направления запрещен. Из этого правила исключений нет (п. 9.6).

9.7. Если проезжая часть разделена на полосы линиями разметки, движение транспортных средств должно осуществляться строго по обозначенным полосам. Наезжать на прерывистые линии разметки разрешается лишь при перестроении.

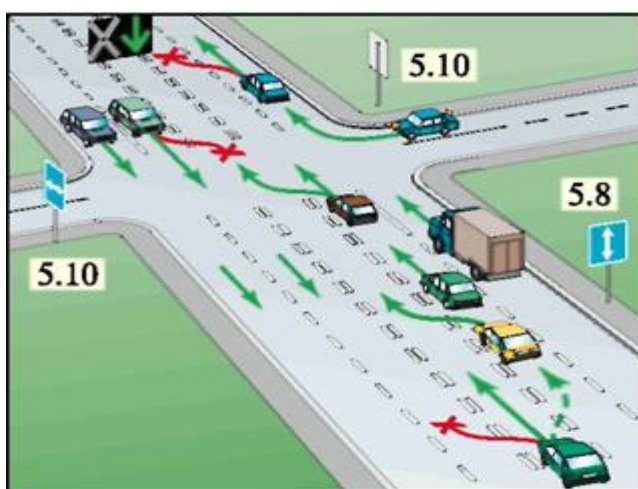
Езда по линиям разметки дезорганизует движение, так как другие водители могут решить, что вы собираетесь перестроиться в другой ряд.

Наезд на линию продольной разметки в непогоду, например во время дождя, опасен еще и тем, что при разных коэффициентах сцепления покрытия и материала разметки (краска, пластиковые материалы) возможен занос автомобиля.

9.8. При повороте на дорогу с реверсивным движением водитель должен вести транспортное средство таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство заняло крайнюю правую полосу. Перестроение разрешается только после того, как водитель убедится, что движение в данном направлении разрешается и по другим полосам.

Въезжая (поворачивая) на дорогу с реверсивным движением, следует занять крайнюю правую полосу независимо от того в какую сторону на перекрестке (влево или вправо) осуществляется поворот.

Пришло время поговорить о реверсивном движении. Для примера возьмем дорогу, изображенную на рисунке. Эта дорога имеет по две полосы движения в каждом направлении, а также среднюю полосу, движение по которой возможно как в одну сторону, так и в другую. Направление движения по этой полосе определяется с помощью реверсивных светофоров.



Реверсивное движение

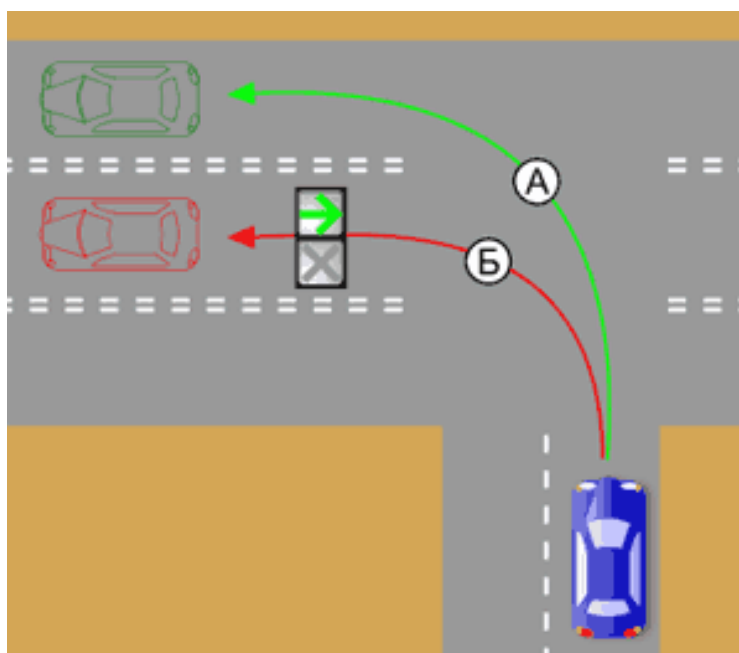
Поскольку в данный момент нам виден зеленый сигнал реверсивного светофора, то в этом направлении к существующим двум полосам добавляется еще

одна, расположенная по середине проезжей части. Вследствие этого пропускная способность дороги увеличивается.

В течение дня плотность транспортного потока в одну сторону уменьшается, в другую увеличивается. Сигналы светофора переключаются, и направление движения по средней полосе меняется на противоположное.

Есть еще одна особенность дороги с реверсивным движением. Поворачивать на нее разрешается только на крайнюю правую полосу. Мало того, менять эту полосу сразу – запрещено! Перестроиться левее можно, лишь *убедившись* в том, что движение в данном направлении разрешено и по соседним полосам тоже.

При повороте налево, правила разрешают завершить поворот в любой попутной полосе, но в случае, когда осуществляется выезд на дорогу с реверсивным движением, водитель обязан завершить поворот только в крайней правой полосе. В дальнейшем поменять полосу водитель может, только убедившись в том, что и другие полосы используются для движения в попутном направлении. На приведенной схеме, поворот по траектории "Б" запрещен, несмотря на то, что светофор показывает разрешающий сигнал.



Пример: По какой траектории Вы можете продолжить движение?



При повороте на дорогу с реверсивным движением (знак 5.10 "Выезд на дорогу с реверсивным движением") водитель обязан, независимо от количества полос на этой дороге, занять крайнюю правую полосу (Б). Перестроение, возможно, только после того, когда станет ясно, по каким еще полосам возможно движение в данном направлении (п. 9.8 ПДД).

9.9. Запрещается движение транспортных средств по разделительным полосам и обочинам, тротуарам и пешеходным дорожкам (за исключением случаев, предусмотренных пунктами 12.1, 24.2 – 24.4, 24.7, 25.2 Правил), а также движение механических транспортных средств (кроме мопедов) по полосам для велосипедистов. Запрещается движение механических транспортных средств по велосипедным и велопешеходным дорожкам. Допускается движение машин дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб, а также подъезд по кратчайшему пути транспортных средств, подвозящих грузы к торговым и другим предприятиям и объектам, расположенным непосредственно у обочин, тротуаров или пешеходных дорожек, при отсутствии других возможностей подъезда. При этом должна быть обеспечена безопасность движения.

Водитель специального транспорта, находясь в вышеуказанных разрешенных случаях на тротуаре, обочине или пешеходной дорожке, обязан помнить, что преимущество в движении в этой ситуации принадлежит пешеходам.

9.10. Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.

В ПДД под дистанцией между автомобилями понимается расстояние между ТС, движущимися друг за другом по одной полосе. Правила не указыва-

ют точную величину безопасной дистанции, так как она зависит от технического состояния автомобиля, состояния дорожного покрытия, погодных условий и т. д.

При движении в **плотном транспортном потоке** необходимо прогнозировать возможное экстренное торможение движущегося впереди транспорта и обращать внимание на тех, кто движется сзади.

Условно принято считать, что водитель при движении должен держать дистанцию (в метрах), равную не меньше половины значения скорости (в км/ч). Т.е. при скорости движения 60 км/ч. считается безопасной дистанция около 30 м, при 90 км/ч. – около 45 м и т.д.

Поскольку глазомер у всех людей разный, чтобы не путаться в метрах, дистанцию удобнее измерять в секундах.

Боковой интервал – расстояние между бортами ТС, движущихся как попутно, так и навстречу друг другу.

Безопасный боковой интервал выбирается в зависимости от скорости движения и ширины автомобиля. В любом случае он должен быть не меньше 0,5м (значение условное) между попутными ТС при их движении с одинаковыми скоростями.

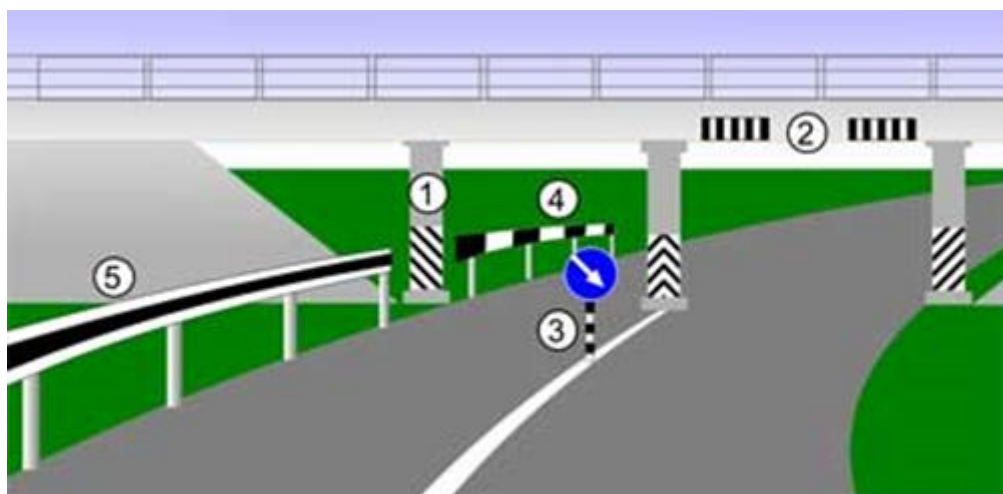
9.11. Вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, водитель транспортного средства, для которого установлено ограничение скорости, а также водитель транспортного средства (состава транспортных средств) длиной более 7 м должен поддерживать между своим и движущимся впереди транспортным средством такую дистанцию, чтобы обгоняющие его транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую ими полосу. Это требование не действует при движении по участкам дорог, на которых запрещается обгон, а также при интенсивном движении и движении в организованной транспортной колонне.

Водители тихоходных и длинных ТС обязаны внимательно следить за дорожной обстановкой не только впереди и со стороны своих бортов, но и сзади, чтобы своевременно дать возможность обгоняющим вернуться на свою полосу движения.

При движении тихоходных и длинных ТС в организованной транспортной колонне и при высокой интенсивности движения, их водители могут не соблюдать требования данного пункта Правил, поскольку в этих условиях обгоны невозможны.

9.12. На дорогах с двусторонним движением при отсутствии разделительной полосы островки безопасности, тумбы и элементы дорожных сооружений (опоры мостов, путепроводов и тому подобное), находящиеся на середине проезжей части, водитель должен объезжать справа, если знаки и разметка не предписывают иное.

Это требование ввели с целью предотвратить выезд ТС, выполняющих объезд препятствия, на сторону встречного движения. Объезжать указанные элементы дорожных сооружений слева разрешено только тогда, когда это предписывают дорожные знаки (4.2.2 «Объезд препятствия слева» или 4.2.3 «Объезд препятствия справа или слева») или соответствующая разметка.



10. Скорость движения

10.1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Опытный водитель выбирает скорость движения учитывая многие факторы. Движение с разрешенной максимальной скоростью, установленной ПДД на конкретном участке дороги, в определенных условиях не всегда может быть безопасным.

Например, на дороге установлена предельная скорость движения 90км/ч. Но в гололед двигаться с такой скоростью опасно.

Что такое скользкая дорога?

Первое, что приходит в голову, когда вы слышите выражение «скользкая дорога», это дело происходит зимой, вокруг лежит снег, а на дороге гололед.

Еще возникает ассоциация с поздней дождливой осенью с ночными заморозками, либо с дневной оттепелью ранней весной, когда сверху асфальта – вода, а под ней – лед.

В холодные времена в природе именно так и происходит, но, на самом деле, на скользком участке дороги можно оказаться в любое время года.

Дождь, туман, утренняя роса покрывают дорожную поверхность тонкой водяной пленкой, которая способна в определенных условиях, пусть, не надолго, превратить дорогу в «каток». Только это будет летний «каток», ничего общего с его зимним вариантом.

Это явление объясняется тем, что вода для резины (из чего изготовлены шины) является лучшим смазочным материалом.

Таким образом, атмосферные осадки в виде дождя, снега, тумана, росы делают дорогу скользкой и, соответственно, в какой-то степени опасной.

Степень опасности зависит от того, насколько ваш автомобиль подготовлен к движению в этих условиях, а также от ваших умений управлять автомобилем на скользкой дороге.

Ниже приведены обстоятельства, при которых на дороге становится скользко. Соответственно, оказавшись в этих или похожих условиях, есть

смысл быстро перестроить стиль вождения, и подготовиться к движению по скользкой дороге.

Дорожная пыль и грязь с дождевой водой образуют что-то вроде скользкой прослойки, которая снижает сцепление колес с дорожным покрытием. Особенно опасны первые капли дождя на асфальте.

В местах пересечения асфальтированной дороги с грунтовой очень часто остаются глина, песок, земля. Во время дождя эта дорожная «смесь» раскисает, и приобретает свойства смазывающей консистенции. На таких участках всегда есть шанс «подскользнуться».

Поздней осенью, когда температура воздуха держится около нуля, лужи на дороге еще не успевают замерзнуть – их постоянно «раскатывают» колесами проезжающие машины. Но за лужами, где остаются мокрые следы от шин, образуется наледь, порой, очень длинная.

Такие места также являются довольно опасными участками, особенно, если наледь образовалась на повороте дороги.

Ранней весной ситуация почти аналогичная. Днем на солнце снег и лед начинают таять – на дорогах появляются лужи. К ночи или к утру опять наступают заморозки, и вода на дороге снова превращается в лед.

Подобных примеров можно привести множество, но их объединяет одно – на таких участках дороги, хоть и непродолжительное время, но скользко.

Ну и, конечно же, зимой, когда устанавливается стабильная минусовая температура, и дороги покрываются снегом. Снег раскатывается колесами, тает, снова замерзает и т.д.

Возможно вам известно природное явление под названием «ледяной дождь». Это когда на границе нулевой температуры воздуха идет дождь, и все вокруг почти сразу замерзает и покрывается слоем льда – на дорогах образуется сплошной гололед.

Несмотря на то, что почти повсеместно зимнюю дорогу обильно посыпают реагентами, это не делает ее «сухой» и безопасной. По такой дороге, бесспорно, ехать намного легче, чем по голому льду, но, как говорят, внешность обманчива.

На обработанной дороге также скользко, как и на необработанной, только грязи в несколько раз больше. И вообще, от обработки реагентами «минусов» больше, чем «плюсов», но это уже другая тема.

Чем опасно движение по скользкой дороге?

Слово «опасно» в данном контексте как бы не совсем уместно, ведь, транспорт ездит круглый год, и ничего, все нормально. Опасно становится тогда, когда вы к ситуации оказываетесь НЕ готовы, и она «выходит» из-под вашего контроля. Дальше станет понятно, почему это так.

Автомобиль контактирует с дорогой через колеса, шины обеспечивают сцепление колес с дорожным покрытием. Благодаря хорошему сцеплению колес с дорогой автомобиль движется и остается управляем. В таком случае говорят: колеса катятся.

Когда сцепление у колес с дорогой ослабевает или вовсе теряется, то либо возникает вероятность их срыва в скольжение, либо срыв в скольжение происходит. Другими словами, вы поворачиваете руль, а автомобиль продолжает ехать по инерции, не реагируя на повороты руля.

Про такое говорят: колеса заскользили, и перестали слушаться руля. В результате потери сцепления колес с дорогой автомобиль становится неуправляем.

Движение автомобиля по скользкой дороге без возможности управления может привести к любому финалу, даже если потеря сцепления кратковременная. Финал зависит от ситуации, и от вашей готовности действовать в данной ситуации.

Необходимые действия – это принять меры для того, чтобы восстановить сцепление колес с дорогой, соответственно, вернуть потерянную управляемость. Но чтобы ничего не пришлось восстанавливать, целесообразно не допускать срыва колес в скольжение.

Каким образом обеспечить себе безопасное движение по скользкой дороге – ответ ниже.

Автомобиль ведет себя совершенно одинаково и на сухом асфальте, и на любом скользком покрытии дороги. Одинаково в том смысле, что колеса имеют

одно и то же хорошее сцепление (если установлены соответствующие шины по сезону).

Автомобиль разгоняется, тормозит, поворачивает, он одинаково устойчив и на летней, и на зимней дороге. Разница лишь в том, что на скользкой поверхности дороги колеса теряют сцепление при гораздо меньшей скорости, чем на сухой и не скользкой дороге.

Машину очень легко пустить в занос (скольжение задней оси) на абсолютно сухой дороге, но для этого придется как следует разогнаться.

На скользком покрытии контакт колес с дорогой потеряется при значительно меньшей скорости движения автомобиля, чем на сухой дороге. Т.е. решающий фактор в разных условиях – скорость.

Главная ваша задача на скользкой дороге – не допускать скольжения колес. Это относится и к началу движения (старту), и непосредственно к движению, и к замедлению (торможению) автомобиля.

Все, что изложено ниже по тексту, имеет прямое отношение к движению на зимней скользкой дороге, когда под колесами автомобиля утрамбованный снег или обледенелая поверхность дороги.

Рассмотрены ниже приемы вождения целесообразно использовать круглый год, независимо от состояния дороги. Тогда вам не придется перестраиваться с летней (расслабленной) езды на зимнюю (сосредоточенную).

Начало движения на скользкой дороге.

Как трогаться с места на скользкой дороге?

До начала движения необходимо выровнять передние колеса автомобиля. На «прямых» передних колесах значительно легче тронуться с места, тем более, если колеса «стоят в снежной колее».

Первый оборот ведущих колес должен произойти без серьезной пробуксовки (легкая пробуксовка на льду допускается, это почти естественно). Серьезная пробуксовка на льду может «отбросить» автомобиль в сторону, а на рыхлом снегу поможет «закопать» ведущие колеса.

Трогание с места «внатяг» достигается на минимальных устойчивых обо-

ротах с обязательной задержкой педали сцепления в точке схватывания, для того, чтобы обеспечить плавный старт.

Если ведущие колеса пробуксовали, то это значит, что вы поторопились. Нужно будет выключить сцепление и повторить попытку заново.

В процессе начала движения (по скользкой дороге – особенно) необходимо учитывать механизм загрузки-разгрузки автомобиля по осям.

Если коротко. На заднеприводном автомобиле при первом импульсе (включении сцепления) загружаются задние колеса (задок «приседает»), затем происходит их разгрузка из-за реакции подвески (задок «приподнимается»). Этот момент чаще всего способствует пробуксовке. Поэтому, чем плавнее отпускаете сцепление, тем лучше.

На автомобиле с передним приводом первым включением сцепления разгружаются передние колеса (передок «приподнимается»), тем самым ослабляя контакт передних (ведущих) колес с дорогой. В этот момент, как раз, и происходит пробуксовка.

На автомобиле с передним приводом во время старта на скользкой поверхности есть смысл делать двойной выжим сцепления.

При первой попытке тронуться (отпуская сцепление) автомобиль чуть качнется вперед, затем еще раз быстро выжимаете педаль и снова отпускаете до момента схватывания – теперь на колеса поступит тяга именно в тот момент, когда автомобиль уже качнулся, и он тронется с места.

Движение по скользкой дороге.

Во время движения по скользкой дороге, как только автомобиль наберет необходимую скорость, следует (по возможности), поддерживать ее постоянной. Для чего это нужно?

Если вы находитесь на относительно свободной дороге, то скорость незначительно менять просто так. Чем меньше манипуляций за рулем вы делаете, тем стабильнее и безопаснее движение вашего автомобиля.

Срыв колес в скольжение происходит, в основном, во время разгона или торможения. А если в это время еще резко качнуть руль, то уход автомобиля с линии движения будет обеспечен.

Поэтому лучше всего ехать с постоянной скоростью и не допускать резких движений рулем. Это правило относится к движению как по скользкой дороге, так и по обычной сухой.

Другое дело, если изменение скорости или направления движения требуют ПДД или дорожная обстановка. В таком случае нужно действовать очень внимательно и осторожно. Есть смысл заранее плавно снизить скорость, подготовиться к маневру и выполнить поворот на ровном «газу».

Въезд на скользкий участок дороги.

Если, например, на пути движения внезапно сухой участок дороги сменился ледяной коркой (в начале текста оговорен подобный случай при выезде из лужи), следует продолжать движение с той же скоростью, как ни в чем не бывало.

Торможение и руление в данном случае могут привести к скольжению колес.

Если же скользкий участок располагается на повороте дороги (на ее изгибе, на перекрестке), и вам необходимо будет повернуть, то к повороту следует подготовиться заблаговременно.

Целесообразно плавно, замедлить автомобиль, по необходимости перестроиться, и переключиться на нижнюю передачу, если этого требует дорожная обстановка.

Как тормозить на скользкой дороге?

Основное правило торможения на скользкой дороге – это не допустить блокировки колес и тем самым сохранить управляемость автомобиля.

Во время движения «прямо» наиболее рациональный способ торможения – это импульсное торможение на включенной передаче.

Если этого недостаточно, можно переключиться на низшую передачу, и помочь торможению работой двигателя. Переключить передачу необходимо так, чтобы этот процесс не вызвал рывок автомобиля (требование для МКПП).

В реальных дорожных условиях не бывает идеально однородного покрытия, одинакового срабатывания всех колес, одинаковых по качеству шин. Сле-

довательно, на автомобилях без АБС почти всегда процесс торможения сопровождается рысканьем передних колес и скольжением задних.

При высокой интенсивности торможения (экстренном торможении) этот процесс может перейти в снос, занос и вращение автомобиля.

Поэтому начинать тормозить нужно коротким импульсом, а затем постепенно увеличивать тормозное усилие. В момент растормаживания колес (когда педаль тормоза не нажата) необходимо рулем стабилизировать направление движения (на авто без АБС).

При экстренном торможении на скользкой дороге на автомобиле с АБС увеличивается тормозной путь, но колеса при этом не блокируются. Это позволит рулить, и хоть как-то объехать препятствие.



Как тормозить на поворотах на скользкой дороге?

Как правильно тормозить на повороте дороги, если на ней скользко? Любой способ можно считать правильным, если достигнута цель, и при этом никто не пострадал.

На дуге поворота на автомобиль действует центробежная сила, которая стремится за пределы дуги, по которой движется автомобиль.

Если в момент торможения на повороте произойдет блокировка колес, то эта центробежная сила направит скользящий автомобиль по прямой (за пределы дороги или на соседнюю полосу).

Поэтому, на скользкой дороге скорость автомобиля нужно гасить ДО начала поворота, а скользкий поворот целесообразно проехать с постоянной скоростью, не меняя положения «газа». Непосредственно на дуге поворота нужно постараться избегать торможения.

В повороте целесообразно только подтормаживать легким и постоянным нажатием на педаль тормоза. Но лучше вообще не тормозить.

Вот такие неприятности таит при себе скользкая дорога. Это, пожалуй, необходимый минимум, который нужно знать для того, чтобы безопасно двигаться по любым дорогам – заснеженным, мокрым после дождя или в гололед. Любую ситуацию лучше всего предупредить, чем потом исправлять ее последствия.

Увеличение скорости движения удлиняет остановочный и тормозной путь автомобиля.

Остановочный путь автомобиля – это расстояние, которое проходит автомобиль с момента обнаружения водителем опасности до полной остановки.

Учитывая условия видимости, водитель должен так выбирать скорость, чтобы остановочный путь автомобиля не превышал расстояние видимости.

Тормозной путь – это расстояние, которое проходит автомобиль с момента нажатия на педаль тормоза до полной остановки. Тормозной путь является частью остановочного пути.

Тормозной путь автомобиля зависит от скорости, эффективности работы тормозной системы, состояния проезжей части и шин, а также массы ТС.

Разрешенная максимальная скорость движения транспортных средств (км/ч)

Вид транспортного средства	В населенном пункте	Вне населенного пункта	На автомагистралях
Легковые автомобили	60	90	110
Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой до 3,5 т	60	90	110
Легковые автомобили с прицепом	60	70	90
Грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т	60	70	90
Мотоциклы	60	90	110
Автобусы междугородные и маломестные	60	90	90
Другие автобусы	60	70	90
Грузовые автомобили с людьми в кузове и организованная перевозка групп детей	60	60	60
Буксировка механических транспортных средств	50	50	50

10.2. В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых зонах, велосипедных зонах и на дворовых территориях не более 20 км/ч.

Примечание. По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.

Речь идет о населенных пунктах, въезды и выезды у которых обозначены знаками 5.23.1 – 5.24.2 (на белом фоне).

10.3. Вне населенных пунктов разрешается движение:

- мотоциклам, легковым автомобилям и грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т на автомагистралях – со скоростью не более 110 км/ч, на остальных дорогах – не более 90 км/ч;
- междугородним и маломестным автобусам на всех дорогах – не более 90 км/ч;
- другим автобусам, легковым автомобилям при буксировке прицепа, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на автомагистралях – не более 90 км/ч, на остальных дорогах – не более 70 км/ч;
- грузовым автомобилям, перевозящим людей в кузове, – не более 60 км/ч;
- транспортным средствам, осуществляющим организованные перевозки групп детей, – не более 60 км/ч.

Примечание. По решению собственников или владельцев автомобильных дорог может разрешаться повышение скорости на участках дорог для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения 130 км/ч на дорогах, обозначенных знаком **5.1** и 110 км/ч на дорогах, обозначенных знаком **5.3**.

Вне населенных пунктов: следует понимать как за пределами населенных пунктов, въезды в которые обозначены знаками 5.23.1, 5.23.2 «Начало населен-

ного пункта», и выезды из которых обозначены знаками 5.24.1, 5.24.2 «Конец населенного пункта» на белом фоне.

Движение в населенных пунктах, начало и конец которых обозначены знаками 5.25 и 5.26 с названием на синем фоне, также подчиняется требованиям ПДД для движения ВНЕ населенных пунктов.

10.4. Транспортным средствам, буксирующим механические транспортные средства, разрешается движение со скоростью не более 50 км/ч.

Тяжеловесным транспортным средствам, крупногабаритным транспортным средствам и транспортным средствам, осуществляющим перевозки опасных грузов, разрешается движение со скоростью, не превышающей скорости, указанной в специальном разрешении, при наличии которого в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам таких транспортных средств.

*Помимо скоростных ограничений, обозначенных в пунктах 10.1-10.4 ПДД, существует такое понятие как **безопасная скорость**.*

Так что такое Безопасная скорость движения автомобиля? Ведь, в определениях, размещенных в пункте 1.2 ПДД, такого термина нет. Тем не менее, о необходимости соблюдения безопасной скорости движения мы часто слышим и видим в средствах массовой информации, об этом пишется в учебниках и упоминается в различных материалах, касающихся безопасности движения. Попробуем разобраться в этом.

Возьмем обычную дорожную ситуацию. Загородная трасса, почти прямая дорога, имеющая две полосы движения (по одной в каждом направлении). Лето, асфальт сухой, время суток – день, видимость хорошая. Дорожных знаков, ограничивающих скорость, нет. Встречные машины отсутствуют или их очень мало. Какую в данном случае скорость автомобиля можно считать безопасной?



При хорошем техническом состоянии автомобиля и почти идеальных условиях для движения можно сказать, что на разрешенной ПДД скорости, 90 км/ч., водитель будет уверенно вести автомобиль, не опасаясь возникновения разного рода неожиданностей. Тем более, если этот участок дороги ему хорошо знаком.

Дорога хорошо просматривается далеко вперед, и обстановка в данный момент позволяет водителю ехать с большой скоростью (разумеется, не нарушая ПДД). Можно ли утверждать, что в этой ситуации безопасная скорость автомобиля будет около или равна 90 км/ч? Ответ – да, можно.

Относительно верхнего предела разрешенной Правилами скорости, есть, так называемые, ненаказуемые 20 км/ч, за превышение скоростного режима начинают штрафовать, если водитель превысил разрешенную скорость на 20 км/ч. Не будем брать во внимание эту дельту, а остановимся на разрешенных ПДД значениях: город – 60 км/ч., за городом (не автомагистраль) – 90 км/ч.

Теперь немного усложним ситуацию. Эта же дорога, но на горизонте появляется встречный автомобиль, а за ним еще один. Они еще далеко, но вы видите, что второй автомобиль пошел на обгон первого и обе машины стремительно приближаются к вам. Успеет ли водитель второй машины завершить обгон и вернуться на свою полосу движения до того, как поравняется с вашим автомобилем, или не успеет?

Вы этого еще не знаете, потому что событие пока еще не произошло, но вы можете спрогнозировать ситуацию и заранее предупредить опасность, например, уменьшив свою скорость. Когда и на какую величину сбавить свою скорость, за-

висит от многих факторов, но главным образом от того, насколько далеко впереди находятся эти два автомобиля и как быстро они к вам приближаются.

Что вы при этом выиграете? Водитель обгоняющего автомобиля не всегда может точно рассчитать траекторию обгона и определить точку, в которой он окажется снова на своей полосе по завершении маневра. Часто обгоняющему водителю могут воспрепятствовать если не превышением скорости, то, по крайней мере, абсолютным бездействием: мол, я так еду, а тебе надо – ты и обгоняй.

Еще бывает так, что если впереди по движению складывается опасная ситуация, люди не всегда вовремя соображают, каковы могут быть последствия. К сожалению, такое бывает, и ничего не поделаешь.

Так вот, видя подобную «картину» и своевременно чуть-чуть сбросив скорость, вы даете встречному обгоняющему возможность после завершения маневра вернуться на свою полосу движения, т.е. уйти со встречной полосы. Если он этого не сделает до того, как поравняется с вами, то уходить от лобового столкновения, возможно, придется вам (вы будете вынуждены сместиться правее на своей полосе движения).

А если вам, при таком раскладе, не удастся удержать свой автомобиль в пределах своей полосы на проезжей части, и придется захватить правыми колесами на обочину (обочина часто имеет грунтовый состав, т.е. не асфальт, гораздо хуже, если там окажется отбойник), то результат может оказаться непредсказуем.

Поэтому, целесообразно будет уменьшить свою скорость до такой величины, чтобы появилась возможность избежать аварийной ситуации. Т.е. безопасная скорость движения автомобиля в данный момент времени в нашей ситуации будет уже другая, несколько меньше разрешенных 90 км/ч., и меньше той скорости, с которой вы ехали ранее.

Продолжаем усложнять ситуацию. Та же самая дорога, но есть как встречные, так и попутные машины, и ясная погода изменилась на пасмурную – пошел дождь. Знаков, ограничивающих скорость, по-прежнему нет – разрешенная ПДД максимальная скорость – 90 км/ч.

Это значит что, не выходя за рамки Правил, на данном участке можно

ехать и 90 км/ч, и 70 км/ч, и 50 км/ч, и даже меньше. Какую скорость в этой, дождливой обстановке, можно считать безопасной?

Во-первых, всегда нужно понимать, что мокрая дорога – это скользкая дорога. Но и по скользкому (мокрому) покрытию дороги можно ехать достаточно уверенно. Разница между сухой и мокрой (скользкой) дорогой в том, что на мокрой дороге колеса автомобиля теряют сцепление с дорожным покрытием при значительно меньшей скорости, чем на сухой дороге.

Какое значение в цифрах у этой «меньшей» скорости, т.е. сколько км/ч. – также зависит от многих факторов: от состояния шин, массы автомобиля, качества дороги, температуры воздуха, еще много от чего, даже от квалификации водителя, если точнее, от его умения управлять автомобилем.

Во-вторых, во время дождя видимость дорожной обстановки всегда недостаточная: это и дождевой туман, и капли дождя на лобовом стекле, и работающие дворники, и грязь на стеклах из-под колес других машин. К тому же, видимость дороги может еще заслоняться габаритами крупного транспорта, который движется попутно впереди. И нужно понимать, что тормозной путь на мокрой дороге будет всегда длиннее, чем на сухом покрытии.

Какой напрашивается вывод? Если дорогу по разным причинам видно плохо, значит ехать нужно медленнее. Насколько медленнее? Нужно проанализировать все эти причины: и во-первых (см. выше), и во-вторых, и так далее, сделать вывод, и выбрать значение безопасной скорости движения в этой дорожной ситуации в данный момент. Какое это будет значение?

Скорость должна быть такой, которая позволит избежать аварийной ситуации (например, избежать столкновения с впереди идущим попутно транспортом, позволит вовремя заметить препятствие или при которой не вынесет на встречную полосу в повороте), учитывая вышеприведенные факторы. Это и будет безопасная скорость движения в данной конкретной дорожной обстановке и в данный момент.

Возьмем другой случай. Городской перекресток, четыре полосы движения (две ваши, две – навстречу). Для вас горит зеленый, разрешающий, сигнал

светофора. Дорога сухая. Вам нужно проехать через перекресток прямо. Какая скорость в данном случае будет считаться безопасной?

Опять же, нужно учесть многие факторы. Интенсивность движения, т.е. количество машин на дороге. Есть ли встречный транспорт, т.е. кто-то из них, возможно, будет поворачивать налево, значит, ваши траектории движения пересекутся. Качество дорожного покрытия. На сколько хорошее сцепление у колес с дорогой и многое другое, учитывая особенность перекрестка и погодные условия.

Разрешенная ПДД скорость в городе 60 км/ч. Но с этой скоростью можно ехать на четвертой передаче (обороты двигателя ниже), а можно ехать на третьей передаче КП (обороты двигателя будут выше, что предпочтительнее).

Если ничто на этом перекрестке не создает опасную ситуацию, т.е. проезд свободен, то можно продолжить движение со скоростью 60 км/ч на низшей передаче (только переключиться нужно до въезда на перекресток). И эта скорость в данном случае будет считаться безопасной.

Теперь усложним ситуацию. Тот же перекресток, те же условия, но время года – зима, и вам на этом перекрестке нужно повернуть направо. Какая в этом случае скорость движения будет считаться безопасной?

При повороте направо на разрешающий сигнал светофора появляются дополнительные факторы, которые необходимо учитывать, чтобы проезд был безопасный. Т.е. к интенсивности движения добавляются и пешеходы, переходящие проезжую часть, и скользкая дорога, на которой машину может занести.

Поэтому, скорость автомобиля перед поворотом необходимо снизить заранее, переключиться на низшую передачу (с автоматической КП проще, она сама переключится), и продолжить движение на такой скорости, которая позволит, в случае необходимости, остановиться, не создавая аварийной ситуации. Это и будет безопасная скорость движения в данный конкретный момент.

Подобных примеров можно привести тысячи, и в каждом случае величина безопасной скорости движения будет разная. Именно поэтому невозможно дать ее точное значение в цифрах – она зависит от многих дорожных факторов в каждом конкретном случае.

Подведя итог, сформулируем понятие, что такое безопасная скорость движения.

Безопасная скорость движения автомобиля это такая скорость в определенный момент времени, которая позволяет водителю в соответствии с дорожными условиями полностью контролировать дорожную ситуацию соблюдением требований ПДД в целях обеспечения безопасности движения.

Безопасную для себя скорость каждый водитель выбирает сам с учетом особенности дороги, погоды, состояния автомобиля, своих собственных навыков и многих других условий, учтя которые, позволят ему доехать из точки А в точку Б без происшествий.

Этому невозможно научить. Понимание приходит со временем, с наработкой водительской практики. А для этого нужно научиться анализировать каждую дорожную ситуацию и уметь чувствовать свой автомобиль. Ошибки на дороге – вещь неизбежная, поэтому, своих ошибок постарайтесь избегать, а к чужим ошибкам относитесь спокойно, без эмоций.

В любой дорожной ситуации безопасная скорость всегда разная, она зависит от многих факторов: местности, наличия других участников движения, времени суток, погодных условий, состояния дороги и пр.

10.5. Водителю запрещается:

- превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства;
- превышать скорость, указанную на опознавательном знаке «Ограничение скорости», установленном на транспортном средстве;
- создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;
- резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

Если по каким-либо причинам вы вынуждены двигаться с малой скоростью, то для информирования других водителей включите аварийную сигнализацию.

Контрольные вопросы

1. Определение механического транспортного средства.
2. Что такое вынужденная остановка?
3. Назначение дневных ходовых огней.
4. Что такое обгон?
5. От чего зависит количество проезжих частей на дороге?
6. Какие документы обязан иметь при себе водитель механического транспортного средства?
7. Действия водителя при дорожно-транспортном происшествии.
8. Назначение сигналов светофора.
9. В каких случаях применяются проблесковые маячки желтого цвета?
10. Основные сигналы регулировщика.
11. В каких случаях применяется аврийная сигнализация?
12. В каких местах запрещен разворот?
13. По каким полосам проезжей части разрешается движение транспортных средств вне населенных пунктов и в населенных пунктах?
14. Что такое остановочный и тормозной путь транспортного средства?
15. Разрешенная максимальная скорость движения транспортных средств?

Литература

1. ПДД 2020, 2021 с комментариями онлайн AVTONAUKA.RU. Официальный текст Правил дорожного движения Российской Федерации (ПДД 2020-2021 онлайн) с комментариями (пояснениями) и иллюстрациями, в действующей редакции с последними изменениями от 1 сентября 2021 года.
2. Примерная программа подготовки водителей транспортных средств категории "В": приказ М-ва образования и науки Рос. Федерации от 18 июня 2010 г. N 636.
3. Зеленин С.Ф. Правила дорожного движения с комментариями для всех понятным языком. М.: Изд-во: «Мир автокниг», 2009.
4. Экзаменационные (тематические) задачи категорий «А», «В» с комментариями / Г. Громаковский, С. Бачманов, Я. Репин и др. М.: ООО «ИДТР», 2014. 224 с.

Учебное издание

Самусенко Владимир Иванович
Ковалев Александр Федорович
Сакович Наталия Евгениевна

Основы законодательства в сфере дорожного движения

Часть I «Правила дорожного движения РФ»

Учебное пособие

для подготовки водителей автотранспортных средств

Редактор Осипова Е.Н.

Подписано к печати 15.02.2022 г. Формат 60x84 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Усл. п. л. 7,90. Тираж 25 экз. Изд. № 7210.

Издательство Брянского государственного аграрного университета
243365 Брянская обл., Выгоничский район, с. Кокино, Брянский ГАУ