

Общероссийский проект «Безопасность Дорожного Движения»

А. Приходько

**ПРАВИЛА
ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ РФ
С КОММЕНТАРИЯМИ**

с последними изменениями
на 2024 год



МОСКВА
2024

УДК 656.1
ББК 39.808
П77

Приходько, Алексей Михайлович.

П77 ПДД с комментариями на 2024 год / А.М. Приходько. — Москва : Эксмо, 2024. — 352 с. : ил. — (Автошкола).

ISBN 978-5-04-188031-6

В книге представлен полный текст Правил дорожного движения в редакции, вступающей в силу с 2024 года. Пособие содержит необходимые пояснения и актуальные ответы на самые распространенные вопросы автомобилистов, а также полезные комментарии и рекомендации для опытных автолюбителей, которых нет в основном тексте ПДД. Автор знакомит читателей с информацией, содержащейся в ГОСТах, СНиПах, постановлениях и указах, в законе «О полиции» и прочих документах, регламентирующих дорожное движение, приводит ссылки на их официальные тексты в действующей редакции.

**УДК 656.1
ББК 39.808**

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Учебное издание

дамьту бiлiмiне арналган баспа
(мектеп жасына дейiнгi балаларга арналган оқылық)

АВТОШКОЛА

Приходько Алексей Михайлович
ПДД С КОММЕНТАРИЯМИ НА 2024 ГОД
(орыс тiлiнде)

Ответственный редактор *Д. Волнухина*
Технический редактор *Л. Зотова*
Компьютерная верстка *А. Григорьев*

Страна происхождения: Российская Федерация
Шығарылған елі: Ресей Федерациясы

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом регулировании можно получить по адресу:
<http://eksmo.ru/certification/>

Өндiрген мемлекет: Ресей.

Сертификация қарастырылмаған

Дата изготовления / Подписано в печать 04.12.2023.

Формат 84×108 1/32. Гарнитура «FranklinGothic».

Печать офсетная. Усл. печ. л. 18,48.

Доп. тираж 5000 экз. Заказ

ООО «Издательство «Эксмо»
123508, Россия, город Москва, улица Зорге, дом 1, строение 1, этаж 20, каб. 203.
Тел.: 8 (495) 431-68-98.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Фиджиш: «Издательство «Эксмо» ЖШС
123508, Ресей, Мәскеу қаласы, Зорге көшесі, 1-й, 1-қабдығы, 203-қаб.
Тел.: 8 (495) 431-68-98.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Тарау белгесі: «Эксмо»

Интернет-магазин: www.book24.ru

Интернет-дүкен: www.book24.kz

Импортёр в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы»
Қазақстан Республикасына импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.

Дистрибутор и представитель по прямым претензиям на продукцию, в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»
Дистрибутор және Қазақстан Республикасында анық шағымдар қабилдәу жөндеткісі «РДЦ-Алматы» ЖШС.

Алматы қ., Дамбожарский көш., 3-а, литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92. Э-мәт. RDC-Altmy@eksmo.kz

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом регулировании можно получить на сайте [Издательства «Эксмо»](http://eksmo.ru/certification) [www.eksmo.ru/certification](http://eksmo.ru/certification)

Тиражының, ретпәту тиражы РФ аумағындағы сай басылманың сыйымдылығын растау туралы мәліметтерді анық адрес: Бөлекбаш алаңы Бөлекбаш: <http://niko.ru/certification/>

Произведено в Российской Федерации

Ресей Федерациясында өндiрилген

Сертификацаттау жатпайды



Издательство «Эксмо» — универсальное издательство №1 в России, является одним из лидеров книжного рынка Европы.

ЭКСМО

eksmo.ru [Instagram](https://www.instagram.com/eksmo) [Facebook](https://www.facebook.com/eksmo) [YouTube](https://www.youtube.com/eksmo) [TikTok](https://www.tiktok.com/eksmo) [VK](https://www.vk.com/eksmo) [odnoklassniki](https://www.odnoklassniki.ru/eksmo)



eksmo.ru

Официальный интернет-магазин издательства «Эксмо»



Хотите стать автором «Эксмо»?

В электронном виде книги издательства вы можете купить на www.litres.ru

ЛитРес:
одним кликом до книги



ISBN 978-5-04-188031-6



9 785041 880316 >

ISBN 978-5-04-188031-6

© Текст. А. Приходько, 2024

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

В Ваших руках довольно интересная книга. Она похожа и не похожа на своих «коллег». Похожа, потому что представляет собой комментированный текст Правил дорожного движения Российской Федерации. И все-таки это другая книга. Давайте разбираться.

Одной из самых популярных книг, созданных на основе Правил дорожного движения, является «ПДД для “чайников”, которую выпускает наше издательство. Издание «ПДД для “чайников” адресовано тем читателям, которые готовятся к экзаменам в автошколе или делают первые шаги в освоении науки грамотного и безопасного вождения транспортного средства.

Подходит ли для этих целей настоящее издание — комментированные Правила дорожного движения? Конечно! Здесь вы тоже найдете развернутые пояснения ко всем пунктам Правил, снабженные иллюстрациями, которых в книге около 400, — это поможет Вам и подготовиться к экзамену, и еще раз подучить Правила. А ведь это как раз то, что нужно начинающему водителю.

Но разница в том, что эта книга не только для начинающих водителей. Рано или поздно наступает время, когда водитель перестает быть «чайником» и хочет знать больше того, что может предложить текст Правил. Например, о каком конкретном расстоянии идет речь в пункте «Ограниченная видимость»? По какому принципу устанавливаются знаки дорожного движения? Кому именно и на каком основании разрешено пользоваться синим проблесковым маячком — «мигалкой»? Или, скажем, нужно ли покидать свое транспортное средство после того, как его остановил инспектор ГИБДД? И таких вопросов с каждым днем становится все больше.

Действительно, в ПДД такой информации нет, но она есть в других документах — ГОСТах, СНИПах, постановлениях Правительства РФ, законе «О полиции» и т. д. Владение этой информацией не только позволяет

водителю чувствовать себя более защищенным, но и помогает максимально грамотно аргументировать свою точку зрения при разборе той или иной дорожной ситуации или в диспуте с инспектором ГИБДД.

Конечно, есть Интернет, но ведь еще нужно знать, какой документ искать в глобальной сети и где именно его искать. К тому же на это необходимо время. А ведь бывают такие случаи, когда счет времени идет на минуты. При этом в Интернете бывает много устаревших, утративших силу документов.

Для этого мы и создали такую книгу, в которой, кроме комментариев к Правилам, есть еще и ссылки на нормативные документы и законодательные акты в последней редакции. Если Вы даже что-то не найдете в самой книге, достаточно набрать в поисковике название необходимого документа (теперь Вы будете знать, какой именно документ Вам нужен) и прочитать его целиком.

Поэтому мы рекомендуем всегда держать эту книгу под рукой — достаточно положить ее в «бардачок». Надеемся, что она станет для Вас надежным другом и помощником.

Наш коллектив желает Вам безаварийной езды и надеется, что процесс вождения будет доставлять Вам лишь удовольствие.

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

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

(со всеми изменениями и дополнениями)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

Этот пункт Правил дорожного движения¹ следует понимать таким образом: организация дорожного движения на территории нашей страны регламентируется целым рядом нормативных документов. Но нам важно запомнить, что именно ПДД являются главным документом среди прочих, а все остальные документы должны базироваться на их требованиях и ни в коем случае им не противоречить. Поэтому Правила и должны стать для нас «истиной в конечной инстанции».

Правила дорожного движения возникли давно. Историки утверждают, что отцом первых Правил дорожного движения был римский император Гай Юлий Цезарь. Дело в том, что узкие улицы античного Рима часто не позволяли разъехаться колесницам и повозкам, которые при этом мешали не только друг другу, но и прохожим.

Учитывая тягу римлян упорядочивать все и вся, не стоит удивляться, что именно в Древнем Риме и возникли первые правила, в которых была сделана попытка регламентировать дорожное движение в «вечном городе» установлением одностороннего порядка движения на некоторых из улиц и запретом проезда частных колесниц по городу в определенное время суток. Иногородние «водители» обязаны были оставлять свои транспортные средства за пределами городской черты и передвигались по Риму пешком или на наемном «общественном транспорте» — паланкинах. Тогда же на римских

¹ Далее — Правила, или ПДД.

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

В эпоху Средневековья римские традиции были надежно забыты: молодые европейские нации меньше всего волновала проблема наведения порядка на дорогах. И это не случайно, ведь ни один средневековый город не мог сравниться с Древним Римом по размерам, количеству жителей и наличию развитой инфраструктуры, как раз и способствующей развитию транспортных коммуникаций. Понадобилось немало времени, прежде чем проблема организации дорожного движения вновь стала актуальной.

Случилось это в XVIII веке. Именно тогда в Европе наметились предпосылки для демографического взрыва, который привел к резкому увеличению населения Старого света и, в свою очередь, поставил задачу поиска новых подходов к своевременному обеспечению жителей Европы необходимыми средствами для жизни. Скоро выяснилось, что дороги, которые до недавнего времени прекрасно справлялись со своими обязанностями, теперь оказались неспособными вместить в себя увеличившийся и продолжающий увеличиваться поток гужевого транспорта и пешеходов.

От Европы не отставала и Россия. Бурная деятельность царя Петра напрямую оказалась связанной с решением транспортного вопроса. Поэтому неудивительно, например, что именно Петр I издал указ, запрещающий ездить без возниц на невзнузданных лошадях.

В начале XVIII века обязанности следить за порядком дорожного движения были возложены на полицию. При этом за нарушение этого порядка предусматривалась и соответствующая кара. Так, императрица Анна Иоанновна своим указом предусмотрела для нарушителей наказание от битья кнутом до ссылки на каторгу.

Естественно, что со временем правила обрастали все новыми пунктами. В указах конца XVIII века мы находим, например, такие предписания: «Когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать еще тише и осматриваться во все стороны, дабы кому повреждение не учинить или с кем не съехаться» или «на мостах через реки карет не обгонять, а ехать, напротив, порядочно и нескоро».

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

А еще ранее — в XVIII веке — в Европе появились первые самодвижущиеся экипажи. В 1769 году француз Никола-Жозеф Кюньо создал первый паровой экипаж — прообраз современного автомобиля, и с этого момента Правила дорожного движения перешли на иной уровень. А в 1886 году

немецкими инженерами-изобретателями Карлом Бенцем и Готлибом Даймлером был построен автомобиль с бензиновым двигателем.

В 1868 году в Лондоне был установлен первый светофор семафорного типа, сконструированный с использованием газовых ламп зеленого и красного цвета, задачей которого было облегчить переход улицы в темное время суток. Устройство проработало около месяца, а потом взорвалось. В начале XX века в США появились первые электрические светофоры — тоже двухцветные, а в 1918 году там же появился и первый трехцветный светофор. В нашей стране он стал использоваться лишь 12 лет спустя.

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

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

После распада СССР, повлекшего появление на политической карте мира целого ряда новых независимых государств, появилась необходимость создания новых Правил дорожного движения для каждого нового государственного образования. Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 июля 1992 г. № 520 Министерству внутренних дел было поручено разработать Правила дорожного движения Российской Федерации. Новые Правила были

утверждены постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Именно этими Правилами мы сейчас и пользуемся.

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

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

1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины.

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

Автомагистраль предполагает обязательное наличие разделительной полосы — конструкции, разделяющей разные проезжие части, предназначенные для движения в каждом направлении. Разделительная полоса обычно расположена несколько выше (конструктивно выделена) проезжей части или выполнена в виде специального ограждения, препятствующего выезду транспортных средств на встречные полосы движения. Такая дорога начинается сразу за знаком 5.1. Знак устанавливают в начале автомагистрали.



5.1

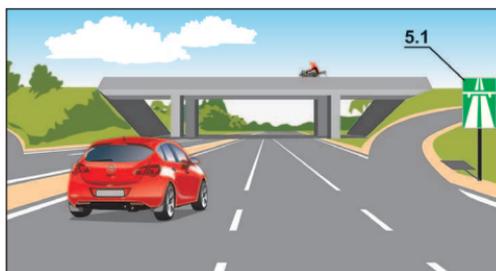


Рис. 1.1

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

Можно предположить, что качество дорожного покрытия на автомагистралях должно быть соответствующим, хотя само определение «Автомагистраль» не дает для этого специального повода. Мало того, не всякая дорога с качественным покрытием является автомагистралью, а лишь та, как мы уже с вами выяснили, в начале которой установлен знак 5.1.

И вот что еще важно: требования Правил к движению по автомагистралям в равной степени относятся и к дорогам, обозначенным знаком 5.3 «Дорога для автомобилей».

Характеристики автомагистралей регламентируются СНиП РК 3.03-09-2003. Автомобильные дороги.

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

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



Автопоезд

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

ВЕЛОСИПЕД — транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, 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.



4.4.1

Предписания ПДД распространяют свое действие не только на водителей механических транспортных средств, но и на всех участников дорожного движения, к которым, конечно, относятся и велосипедисты. Для велосипедистов предусмотрены специальные знаки, разметка и даже сигналы светофоров. Мало того, в разделе 24 ПДД читатель найдет пункты, специально предназначенные для этих участников дорожного движения. К сожалению, в нашей стране велосипедистам уделяется не так много внимания, как, например, в Европе, где велосипедист является одним из основных (и очень уважаемых) участников дорожного движения, но постепенно с ситуация начинает меняться к лучшему, чему свидетельством служат изменения, внесенные в текст Правил в апреле 2014 года.

Велосипед не является механическим транспортным средством, хотя Правила оговаривают возможность применения на велосипеде электродвигателя. Однако лицо, управляющее велосипедом, безусловно, является водителем, и на него в полной мере распространяются предписания пункта 2 ПДД «Общие обязанности водителей».

ВЕЛОСИПЕДИСТ — лицо, управляющее велосипедом.

Определение «велосипедист» тоже появилось в ПДД лишь в 2014 году, что лишний раз подчеркивает, что велосипед становится полноправным средством дорожного движения. Это и немудрено, учитывая транспортную перегруженность крупных отечественных мегаполисов и желание градоначальников разгрузить городские улицы, отдав предпочтение малогабаритным видам транспорта, к числу которых велосипед и относится. Проблема лишь в том, что наш климат часто исключает возможность пользоваться этим транспортным средством круглый год.

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ДОРОЖКА — конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, и обозначенный знаком 4.4.1.

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ЗОНА — территория, предназначенная для движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33.1 и 5.34.1.

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

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

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

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

Обращаем ваше внимание на слово «вынужденная». Вынужденная остановка — остановка, вызванная чрезвычайными обстоятельствами, не позволяющими продолжить дальнейшее движение (рис. 1.2). К числу таких обстоятельств можно отнести, например, поломку автомобиля, при которой дальнейшее его движение не может быть осуществлено или будет представлять угрозу жизни и здоровью как самого водителя, так и других участников дорожного движения; плохое самочувствие водителя или пассажира транспортного средства; состояние перевозимого груза, представляющее опасность для участников дорожного движения. К тому же вынужденная остановка может быть вызвана неожиданным препятствием на дороге — вывалившим из передидущего автомобиля грузом, повреждением дорожного полотна, появлением на проезжей части



Рис. 1.2



Рис. 1.3



Рис. 1.4



Рис. 1.5



Рис. 1.6

животных и т.д., то есть факторами, которые в силу своей непреодолимости вынуждают водителя на какое-то время прекратить движение. Поэтому не следует путать вынужденную остановку с остановкой по требованию регулировщика или запрещающего сигнала светофора — о них мы поговорим позже.



Рис. 1.7



Рис. 1.8

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

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.

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.



Термин «главная дорога» подразумевает, что должна существовать и дорога второстепенная. И действительно, о таких дорогах тоже идет речь в определении — ими могут быть, например, грунтовые дороги и так называемые выезды с прилегающих территорий. Но обратите внимание, что второстепенными они становятся лишь при наличии главной дороги, которая должна обладать всеми признаками главной, например быть обозначена знаками 2.1 или 5.1. В свою очередь, выезд на главную дорогу с дороги второстепенной обозначается знаком 2.4 в сочетании с табличкой 8.13. На пересечении главной и второстепенной дорог (чаще всего вне населенных пунктов) устанавливаются знаки 2.3.1–2.3.3, 2.3.4–2.3.7. При отсутствии таких знаков водитель должен обратить внимание на дорожное покрытие и считать второстепенной, скажем, грунтовую дорогу по отношению к дороге с твердым покрытием. Часто перед перекрестками на грунтовых дорогах есть короткий участок, имеющий покрытие, призванный предотвратить возникновение заноса при въезде на главную дорогу. Как следует из определения Правил, наличие такого участка не делает второстепенную дорогу главной.

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

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

ДНЕВНЫЕ ХОДОВЫЕ ОГНИ — внешние световые приборы, предназначенные для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в светлое время суток.

На современных автомобилях упомянутые световые приборы становятся неотъемлемой частью. Их применение должно сделать транспортные средства более заметными в дневное время суток, а стало быть, вызвано соображениями безопасности. При отсутствии дневных ходовых огней водитель обязан двигаться в упомянутое время с включенным ближним светом фар. До сих пор еще можно услышать сетования, что это приводит к сокращению срока службы ламп ближнего света. Однако очевидно, что жизнь и здоровье человека дороже денег, потраченных на покупку комплекта лампочек.

ДОРОГА — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии (рис. 1.9–1.11).



Рис. 1.9



Рис. 1.10

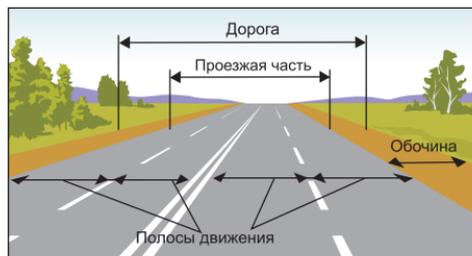


Рис. 1.11

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

легионы могли преодолевать большие расстояния с максимальной возможной скоростью. Что касается современного мира, то без дорог представить его себе просто невозможно.

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

Характеристики дорог регламентируются ГОСТом Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» и ГОСТом Р 52398-2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования».

Согласно упомянутому документу дороги в нашей стране подразделяются на три Дороги в нашей стране подразделяются на три класса:

- **автомагистраль,**
- **скоростная дорога,**
- **дорога обычного типа (нескоростная дорога).**

К классу «автомагистраль» относят автомобильные дороги:

- имеющие на всем протяжении многополосную проезжую часть с центральной разделительной полосой;
- не имеющие пересечений в одном уровне с автомобильными, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками;
- доступ на которые возможен только через пересечения в разных уровнях, устроенных не чаще чем через 5 км друг от друга.

К классу «скоростная дорога» относят автомобильные дороги:

- имеющие на всем протяжении многополосную проезжую часть с центральной разделительной полосой;
- не имеющие пересечений в одном уровне с автомобильными, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками;
- доступ на которые возможен через пересечения в разных уровнях и примыкания в одном уровне (без пересечения потоков прямого направления), устроенных не чаще, чем через 3 км друг от друга.

К классу «дороги обычного типа» относят автомобильные дороги, не отнесенные к классам «автомагистраль» и «скоростная дорога».

Установленные ГОСТом Р 50597-2017 требования должны обеспечиваться организациями, в ведении которых находятся автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов.

В случае, когда эксплуатационное состояние дорог и улиц не отвечает требованиям настоящего стандарта, владельцами дорог и улиц, а также организациями, осуществляющими их содержание, принимаются меры, направленные на скорейшее устранение дефектов и введение в установленном порядке ограничений движения, вплоть до полного его запрещения с помощью соответствующих технических средств организации дорожного движения и средств регулирования.

Владельцы дорог и улиц должны информировать пользователей дорог и улиц об изменении организации движения с помощью средств массовой информации, Интернета, информационных щитов и т.п.

В случаях, когда для устранения дефекта по технологии проведения работ необходимы определенные погодные-климатические условия, срок устранения дефекта исчисляется с момента их наступления.

До устранения дефектов покрытия проезжей части, препятствующих проезду транспортных средств (изменяющих траекторию и скорость движения), таких как, отдельные выбоины, просадки или проломы, колея, выступы или углубления в зоне деформационных швов, превышающие установленные настоящим стандартом размеры, отсутствие (разрушение) крышки люка смотрового колодца, решетки дождеприемника, а также массивных предметов на проезжей части (упавшие деревья и конструкции и др.) и необработанных мест выпотевания вяжущего, участок дороги или улицы должен быть обозначен соответствующими дорожными знаками и при необходимости огражден (в т.ч. временными техническими средствами организации дорожного движения в течение двух часов с момента обнаружения).

Проезжая часть дорог и улиц, тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки, посадочные площадки остановочных пунктов, разделительные полосы и обочины должны быть без посторонних предметов, в том числе предметов, не относящихся к элементам обустройства, за исключением рекламных конструкций и наружной рекламы, размещенных на улицах населенных пунктов.

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

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

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) — это та неприятность, которая может возникнуть с участником дорожного движения. В абсолютном большинстве случаев она связана с нарушением Правил дорожного движения. Однако не всякое происшествие, случившееся в пределах дороги, будет являться ДТП. ДТП должно быть связано с движением транспортного средства и перечисленными в определении последствиями. Так, наезд на пешехода является типичным ДТП и, кстати, самым распространенным. А вот травмирование водителя, произошедшее в результате его действий по ремонту своего автомобиля, ДТП не является, как и не будет являться ДТП случай сердечного приступа, случившегося с водителем во время управления им транспортным средством.

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

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

Принято различать 9 видов дорожно-транспортных происшествий. Это:

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

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

Опрокидывание — происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

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

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

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

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

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

Наезд на гужевой транспорт — происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.

К этому виду также относится наезд на животное.

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

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

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

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

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



Рис. 1.12

МАРШРУТНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО — транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), используемое при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в соответствии с законодательством Российской Федерации об организации регулярных перевозок и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок. (рис. 1.13).

Заметим, что автобус, троллейбус или трамвай будут считаться маршрутными транспортными средствами, если они движутся по установленному для перевозки пассажиров маршруту. Кстати, при таком движении эти средства могут отступать от ряда требований ПДД (об этом мы еще поговорим ниже). Во всех иных случаях эти транспортные средства теряют статус маршрутных. Любопытно, что всем известные маршрутные такси («маршрутки», останавливающиеся по требованию пассажиров) маршрутными транспортными средствами, согласно ПДД, как раз и не являются.

МЕХАНИЧЕСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО — транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины. Термин не распространяется на средства индивидуальной мобильности и велосипеды.

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

До 60-х годов прошлого столетия выпускались подвесные двигатели внутреннего сгорания, предназначенные для крепления на велосипедах обыкновенных велосипедов. От появления на велосипеде такого мотора велосипед велосипедом быть не переставал, и в разряд механи-