

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
Институт «Политехнический»
Факультет «Автотракторный»
Кафедра «Автомобильный транспорт»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент,

_____ 2019 г.
«__»_____

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой

_____ Ю. В. Рождественский
«__»_____ 2019 г.

Решение вопросов транспортной безопасности в местах выезда с прилегающих
территорий

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ–23.04.01.2019.086.ПЗ ВКР

Консультанты:

«__»_____ 2019 г.

«__»_____ 2019 г.

«__»_____ 2019 г.

Руководитель работы,
профессор

_____ В. А. Городокин
«__»_____ 2019 г.

Автор работы

студент группы П-215

_____ Д. М. Степанов
«__»_____ 2019 г.

Нормоконтролёр, доцент

_____ П. Н. Баранов
«__»_____ 2019 г.

АННОТАЦИЯ

Степанов Д.М. Решение вопросов транспортной безопасности в местах выезда с прилегающих территорий. – Челябинск: ЮУрГУ, П–215, 2019, 66 с., 11 ил., 5 табл., библиогр. список – 21 наим.

Целью данной выпускной квалификационной работы является составление рекомендаций касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в местах выезда с прилегающих территорий.

В рамках данной работы был проведен сбор информации и анализ относительно уровня автомобилизации и аварийности в городе Челябинске, правил дорожного движения России, СССР и других стран-участниц Венской конвенции о дорожном движении, проанализирован международный опыт по обеспечению безопасности участников дорожного движения в местах выезда с прилегающих территорий.

Был предложен вариант изменения существующего термина «прилегающая территория», разработан проект введения нового дорожного знака, информирующего водителей о наличии выезда с прилегающей территории.

Представлена схема возможной модернизации перекрестка улиц Хлебозаводская и 32 Годовщины Октября, на который осуществляется выезд с прилегающей территории для обеспечения безопасности дорожного движения.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	6
1 АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ.....	9
1.1 Автомобилизация в Российской Федерации	14
1.2 Автомобилизация в городе Челябинске	14
Выводы по разделу один.....	18
2 АВАРИЙНОСТЬ	20
2.1 Аварийность в Российской Федерации	22
2.2 Аварийность в городе Челябинске	25
Выводы по разделу два	27
3 ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ОСНОВА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВЫЕЗДА С ПРИЛЕГАЮЩЕЙ ТЕРРИТОРИИ	29
3.1 Статус прилегающих территорий в ПДД России	29
Выводы по разделу три	34
4 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ.....	35
4.1 Венская конвенция о дорожном движении	35
4.2 ПДД СССР	36
4.3 ПДД Украины	41
4.4 ПДД Великобритании.....	Ошибка! Закладка не определена.
4.5 ПДД Германии	Ошибка! Закладка не определена.
Выводы по разделу четыре	51
5 ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МЕСТАХ ВЫЕЗДА С ПРИЛЕГАЮЩИХ ТЕРРИТОРИЙ	53
5.1 Реорганизация выезда с прилегающей территории на перекрёсток	55
Выводы по разделу пять	64
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	65
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	66

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт является одной из важнейших сфер государства, которая обеспечивает не только потребности населения, но и потребности государства в перевозках. Транспорт образует «каркас» территории и является крупнейшим компонентом всей инфраструктуры, он служит материально-технической базой для формирования и развития территориального разделения труда. Оказывая значительное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом, транспорт, однако, относится к числу секторов повышенной опасности. Аварийность на автомобильном транспорте, к сожалению, сегодня достаточно высока. В современном мире вопросы организации безопасности дорожного движения приобретают повышенную значимость. Быстрые темпы автомобилизации, массовая урбанизация и резкое увеличение численности городского населения привело к появлению целого ряда проблем, связанных с организацией дорожного движения.

Во всем мире транспорт одна из крупнейших базовых отраслей, составная часть экономической, производственной и социальной инфраструктур.

Транспортные системы объединяют все районы страны, что является основой при едином экономическом пространстве и территориальной целостности страны. Так же транспортная система связывает страну с мировым сообществом, обеспечивает внешнеэкономические связи. Объем транспортных услуг и уровень автомобилизации во многом зависят от состояния экономики страны, но также транспорт часто стимулирует рост экономической активности.

Одной из наиболее острых социально-экономических проблем является высокая аварийность на автомобильном транспорте. Ежегодно в мире происходят десятки миллионов дорожно-транспортных происшествий (аварий), в результате которых более 10 миллионов человек погибают и получают ранения. Исходя из статистики, предоставленной Всемирным банком, несчастные случаи наносят невосполнимо большой социо-экономический ущерб, составляющий более 500 миллиардов долларов.

Относительно нашей страны, где основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения закреплены в статье 3 Федерального закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ (последняя редакция).

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

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

Рост количества автомобилей поднимает новые вопросы перед человечеством, которые связанные с предотвращением аварий при сохранении удовлетворительных показателей скорости перемещения людей и грузов. Обеспечение безопасности дорожного движения для всех участников дорожного движения является основной задачей организации дорожного движения.

По российскому законодательству безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищённости его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Увеличение мирового автомобильного парка быстрыми темпами поставило ряд проблемы, связанных с предупреждением аварийности при высокой интенсивности транспортного движения.

Местами высокой аварийности являются пересечение автомобильных дорог, а также мест выезда с прилегающих территорий. В Российской практике данный вопрос не подвергался широкому изучению, и требует глубокого рассмотрения.

«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.

Выезд с прилегающей территории не является перекрестком из определения «Перекресток». Пересечения дорог нет, соответственно и пересечения проезжих частей тоже нет. Дорога и выезд с прилегающей территории не пересекаются. Пересечение есть только между траекториями участников движения приоритет, которых определен пунктом 8.3 Правил дорожного движения.

Исходя из формулировок ПДД, вопрос идентификации участниками дорожного движения таких мест «прилегания к дороге» остаётся открытым.

Целью данной работы является решение вопросов транспортной безопасности в местах выезда с прилегающих территорий.

Задачи:

- изучение нормативно-правовой база по ПДД Российской Федерации;
- изучение мирового опыта в сфере регулирования выезда с прилегающей территории;
- поиск решений оптимизации движения в местах выезда с прилегающей территории;
- рассмотрение и анализ примеров выездов с прилегающей территорий в г. Челябинск.

1 АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ

Автомобилизация – оснащённость населения автомобилями. Уровень автомобилизации (иногда – уровень моторизации) населения рассчитывается из показателя среднего количества индивидуальных легковых автомобилей, приходящихся на 1000 жителей.

Во всем мире транспорт одна из крупнейших базовых отраслей, составная часть экономической, производственной и социальной инфраструктур. Широкое внедрение автомобиля в повседневную жизнь привело к фундаментальным изменениям существующей инфраструктуры. Глобальная автомобилизация привела к повышению скорости передвижения людей и грузов.

Одним из ключевых экономических показателей является уровень автомобилизации страны, он используется для оценки развития транспортной системы страны и в целом экономики. Автомобилизация – это сложный социально-экономический процесс, связанный с увеличением количества автомобилей и повышением их роли в обществе.

Автомобилизация общества приводит к развитию автомобильной промышленности, которая является одним из существенных драйверов роста экономики развитых и развивающихся стран. Ежегодно устанавливаются новые стандарты для автопроизводителей, осуществляется модернизация автопарка. Предлагаются современные инновации в области производства и конечного продукта.

Транспортные системы объединяют все районы страны, что является основой при едином экономическом пространстве и территориальной целостности страны. Так же транспортная система связывает страну с мировым сообществом, обеспечивает внешнеэкономические связи.

Объем транспортных услуг и уровень автомобилизации во многом зависят от состояния экономики страны, но также транспорт часто стимулирует рост экономической активности.

Неизбежная автомобилизация является составляющей экономического и технического прогресса, поэтому, которая влечет за собой не только положительные, но и отрицательные воздействия. Решение вопросов транспортной безопасности – один из видов деятельности, вектор которого нацелен на нивелирование негативных эффектов автомобилизации.

К негативным эффектам автомобилизации так же можно отнести проблему заторов. Из-за постоянного роста уровня автомобилизации создаются проблемы в организации движения на дорогах, происходит затруднение движения и рост заторов. Заторы способствуют увеличению задержек в перемещении пассажиров и грузов, увеличению времени в пути, и как следствие приносит это экономический ущерб из-за потери времени, опозданий. Автомобилизация косвенно привела к увеличению количества Дорожно-транспортных происшествий. Так же из-за пробок увеличивается выброс вредных веществ, шум, износ автомобилей и число аварий. Прямые экономические потери, связанные с загруженностью транспортной сети, составляют, согласно имеющимся оценкам, до 3% от ВВП [1].

Резкое увеличение количества автомобилей сделало вопрос регулирования выезда с прилегающей территории ещё более актуальным. Одновременно на первый план вышли транспортные проблемы, присущие городам и обусловленные чрезмерным развитием автомобилестроения.

1.1 Автомобилизация в Российской Федерации

По показателю автомобилизации Российская Федерация не занимает лидирующих позиций, однако имеет стабильно высокие темпы увеличения количества автомобилей на 1000 человек.

Уровень автомобилизации – является одним из экономических показателей, оценивающих развитие транспортной системы страны, экономику в целом, а также социальное развитие общества. Автомобилизация является сложным социально-экономическим процессом, связанным с увеличением количества автомобилей и повышением их роли в жизни общества.

Автомобилизация в России развивается быстрыми темпами, но при этом мы еще отстаем от экономически развитых стран Европы, Северной Америки и Азии. По сведениям агентства «Автостат», на сегодняшний день мы находимся на уровне европейских стран 1970-х годов.

По итогам 2017 года Россия занимает 53 место в мировом рейтинге, имея показатель 305 авто/1000 чел. В то время, как в наиболее развитых странах этот показатель превышает 500 авто/1000 чел.

Автомобилизация способствует росту показателя доступности – возможности перемещаться между различными точками деловой активности. В нашей стране большинство населенных пунктов и около 80% производственных структур не имеют подъездных путей, кроме как автомобильной дороги, поэтому люди не всегда имеют другую альтернативу личным автомобилям.

Сегодня в России 56% общего объема перевозок грузов и 8,6% общего грузооборота приходится на автомобильный транспорт. В последнее время перевозки автомобильным транспортом растут, а железнодорожным сокращаются. С одной стороны, это объясняется ростом конкурентоспособности автомобильного транспорта в определенных сферах рынка транспортных услуг, с другой стороны, это вызвано стремлением железной дороги возить преимущественно массовые, наиболее выгодные, виды грузов. Развитие грузовых автомобильных перевозок позволяет располагать производство и объекты торговли на значительном расстоянии от железнодорожных станций и портов [2].

Уровень автомобилизации населения России с каждым годом растет, но остаётся на сравнительно низком уровне. С увеличением количества транспортных средств в стране растет и число несчастных случаев, количество пострадавших участников дорожного движения продолжает увеличиваться.

По данным агентства «Автостат» на 1 января 2018 года среднее количество автомобилей в России составляет 293 единицы на 1000 жителей (график роста автомобилизации представлен на рисунке 1.1). В отдельных регионах страны показатель автомобилизации значительно выше, чем в среднем по стране. Карелия –

лидер, который имеет самый большой запас легковых автомобилей в стране – 353 единицы на 1000 человек. Происходит чрезвычайно медленное постепенное увеличение автомобилизации. Автомобилизация – это сложный социально-экономический процесс, связанный с увеличением количества автомобилей и повышением их роли в обществе. Уровень автомобилизации населения измеряется количеством индивидуальных легковых машин на 1000 жителей.

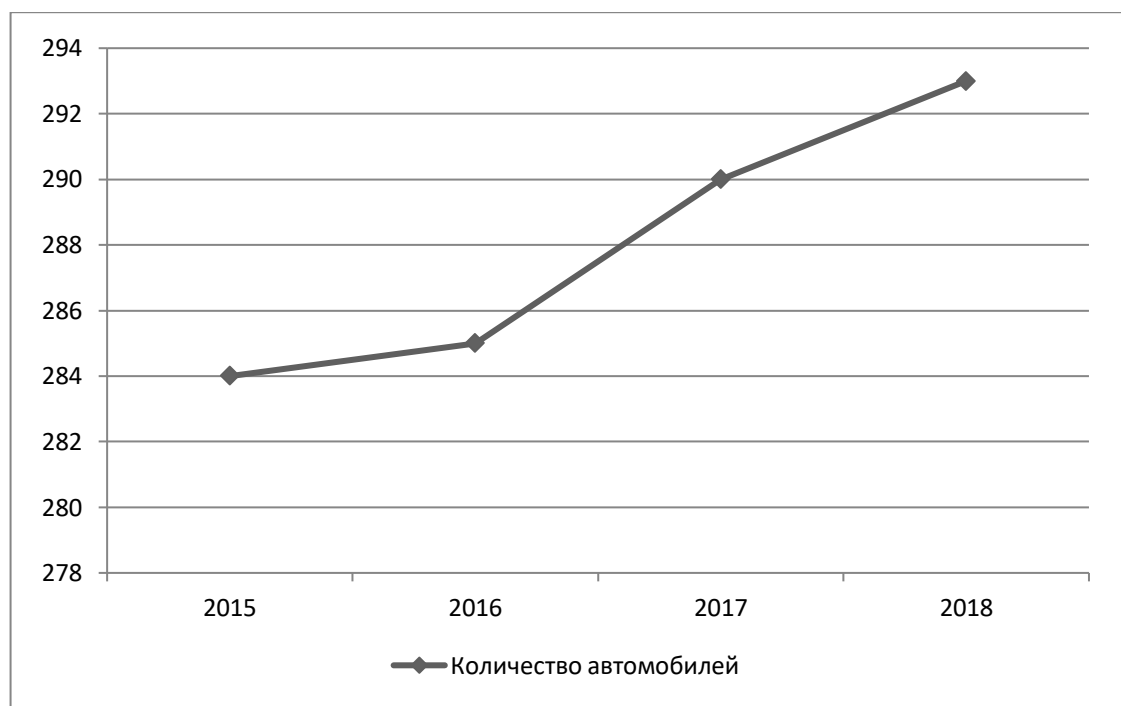


Рисунок 1.1 – График изменения уровня автомобилизации в России

Страны Европы по уровню автомобилизации населения значительно опережают Россию. Можно говорить о тотальном отставании нашей страны в этих процессах. Зачастую разрыв между показателями Российской Федерации и странами Европы обретает непреодолимый масштаб. Исландия лидирует по этому показателю, где на 1000 жителей приходится 758 автомобилей.

Далее, на основе данных от Федеральной службы государственной статистики в таблице 1.1 будут представлены показатели автомобилизации для отражения региональной специфики этого процесса [3].

Таблица 1.1 – Автомобилизация регионов за последние 8 лет, количество автомобилей на 1000 жителей

Регион России	Года				
	2010	2013	2014	2016	2018
Московская обл.	293,2	330,6	337,8	336,4	341,0
Калининградская обл.	283,4	330,3	332,7	384,3	387,6
Рязанская обл.	272,4	320,8	333,1	312,2	362,7
Орловская обл.	213,1	302,5	309,9	320,4	318,4
Мурманская обл.	247,9	307,1	297,5	305,3	312,9
Тверская обл.	218,7	340,5	363,8	388,3	402,0
Челябинская обл.	228,7	309,1	300,3	302,7	311,3

В российских условиях, близкими к европейским показателям владения населением личного транспорта обладают регионы с наименее развитой системой общественного транспорта, слабой логистикой и большими расстояниями между населёнными пунктами. Лидерами являются Приморский край и Камчатка. Минимальная автомобилизация в наиболее бедных регионах, а также там, где нет круглогодичных дорог, например, Чукотка. Среди всех регионов Челябинская область занимает 41 место с показателем 302 авто/1000 чел.

Европейские страны по уровню автомобилизации населения значительно опережают Россию. Можно говорить о тотальном отставании нашей страны в этих процессах. Зачастую разрыв между показателями Российской Федерации и странами Европы обретает непреодолимый масштаб. Исландия лидирует по этому показателю, где на 1000 жителей приходится 758 автомобилей. Среди крупнейших автомобильных рынков Европы также стоит отметить Италию (705 автомобилей), Испанию (588), Францию (581) и Германию (579). Соединенные Штаты являются лидером среди мировых держав в области количества автомобилей – на 1000 американцев приходится 801 автомобиль. Россия в рейтинге обеспеченности стран автомобилями занимает только 52-ю строчку.

Среди стран бывшего СССР Россия не попадает в тройку лидеров. Лидируют бывшие прибалтийские республики, Литва занимает 13-е место (638 единиц), Эстония – 31-е место (524 единицы), Латвия – 47-е место (344 единицы).

По данным агентства «Автостат», даже при отсутствии роста на российском авторынке уровень владения автомобилями в России будет расти медленными темпами, и, возможно, сможет сблизиться с показателями самых экономически неразвитых стран Восточной Европы.

1.2 Автомобилизация в городе Челябинске

Общая протяженность сети автомобильных дорог на территории города Челябинска составляет 1055,0 км, в том числе с усовершенствованным покрытием, рассчитанным на движение современных транспортных средств, число которых составляет 338 тыс. единиц.

Являясь одним из наиболее крупных субъектов Российской Федерации, Челябинская область занимает 6 место по объему промышленного производства. В центре Челябинской агломерации расположено большое количество крупных промышленных предприятий, вследствие чего грузовой транспорт занимает значительную долю в общей загрузке машинопотоками городских магистралей, оказывая вредное влияние на условия проживания городского населения (загрязнение воздушного бассейна, шум и вибрация, транспортные заторы, ДТП).

Челябинск является исторически сложившимся производственным центром Южного Урала, в котором сконцентрировано множество различных отраслей промышленности, что обуславливает характер формирования городской застройки и улично-дорожной сети.

Основную роль в обслуживании территории и населения Челябинской агломерации играет автотранспорт: автобусный, легковой, грузовой.

По данным аналитического агентства «Автостат» от 2018 года на территории Челябинской области зарегистрированы 1 млн. 78,5 тысяч автомобилей, это составляет около 2,5% от общего числа автомобилей в Российской Федерации.

Автомобильный транспорт принимает главное участие в грузопассажирских перевозках и совместно с железнодорожным транспортом обслуживает грузовые потоки и передвижения пассажиров в Челябинской агломерации. Транспортный потенциал автомобильного транспорта муниципальных районов очень разный, основные мощности на территории агломерации сосредоточены в г. Челябинске.

В Челябинске развит электротранспорт (троллейбусы и трамваи). Принцип транспортной стратегии агломерации – доминирование массовопассажирского транспорта (МПТ) над грузовым и индивидуальным. Массовый пассажирский транспорт остается популярным у населения агломерации и значительное количество владельцев автомобилей используют его в качестве альтернативы для регулярных поездок. Кроме того, в Челябинск ежедневно, минуя центральную часть города, въезжают до 35 тысяч единиц иногороднего транспорта.

Транспортная ситуация в городе с каждым годом усложняется. Темпы роста численности автотранспорта опережают темпы развития улично-дорожной сети города.

При всём выше сказанном, Челябинск отличается слабо развитой дорожной инфраструктурой. Из-за небольшого количества магистральных улиц и отсутствие дублирующих улиц, имеется высокая концентрации потоков на узком участке общегородских улиц в центральной части города – Свердловском проспекте, проспекте Ленина, ул. Воровского, проспекте Победы. На этих магистральных улицах наблюдается заметное снижение скорости движения, частые заторы, ухудшение общего экологического состояния города.

Самым распространенным видом МПТ в Челябинской агломерации являются автобусы. Разветвленная сеть автобусных маршрутов включает в себя маршруты, связывающие г. Челябинск с районными центрами, и внутренние маршруты, обслуживаемыми местными автостанциями. Кроме того, задачу транспортного обслуживания населения агломерации частично выполняют междугородные транзитные автобусы дальнего сообщения, имеющие промежуточные остановки в населенных пунктах, расположенных на пути следования.

Развитие транспортной системы города Челябинска за последние два с половиной десятилетия осуществлялось на основе Комплексной транспортной схемы, разработанной в 1976 году на базе Генерального плана развития города. В соответствии с Генеральным планом города Челябинска, утвержденным решением Челябинской городской Думы от 30.12.2003 N 32/3, протяженность магистральной сети города должна быть на перспективу – 440,0 км и площадью покрытия 10,1 млн. кв. м. Приоритетной задачей для властей Челябинской области является сокращение автомобилизации для решения экологических проблем. При уменьшении количества машин, должно сократиться количество выбросов в атмосферу и это все способствует улучшению экологического состояния города, которое является на данный момент одной из главных проблем. Увеличение мощности магистральной сети города должно быть достигнуто в основном за счет нового строительства и реконструкции магистралей города.

Далее в таблице 1.2 представлены данные относительно количества автомобилей на 1000 человек в городе Челябинске.

Таблица 1.2 – Автомобилизация в городе Челябинске

Год	2010	2013	2015	2017	2018
Количество автомобилей на 1000 человек	262,6	264,2	265	269	271

На основе представленных данных в таблице 1.2 был составлен график для иллюстрации динамики изменения этого показателя. На рисунке 1.2 представлен график изменения уровня автомобилизации в городе Челябинске.

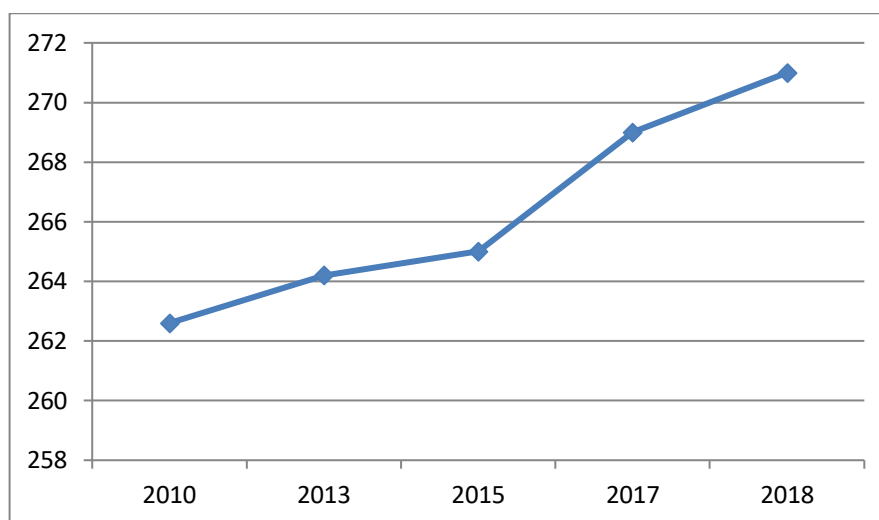


Рисунок 1.2 – Изменения уровня автомобилизации в г. Челябинске

Существующая линейная плотность магистральной сети в сельитьбе составляет 1,26 км/км². Минимально необходимая плотность для организации движения массового пассажирского транспорта в соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» должна составлять 1,5 - 2,5 км/км², а для организации движения автомобильного транспорта центральной части города показатель линейной плотности магистралей должен быть увеличен до величины 4,5 км/км² путем строительства новых и реконструкции существующих магистралей.

Малое количество магистралей в городе и отсутствие дублирующих магистралей привело к чрезмерной концентрации потоков на участке общегородских магистралей в центральной части города - Свердловский просп., просп. Ленина, ул. Воровского, просп. Победы наблюдается заметное снижение скорости движения, частое возникновение заторов, ухудшение общего экологического состояния города. Такие параметры линейной плотности магистральных дорог, скоростного режима подтверждают необходимость реконструктивных мероприятий на отдельных магистральных и пересечениях, а также обязательное наращивание протяженности сети за счёт нового строительства улиц и дорог.

Существующая ситуация, определённая ростом количества автомобильного транспорта, превышающим темпы роста дорожного строительства, требует дальнейшего совершенствования транспортной схемы города. Кроме того, в связи со строительством на территории Челябинского городского округа новых микрорайонов массовой многоквартирной жилой застройки возникла необходимость в обеспечении развития дорожного строительства в новых жилых районах, в том числе формирования удобных транспортных связей новых жилых районов со всеми районами города.

Строительство, реконструкция улиц, капремонт, расширение перекрестков, организация карманов и уширений перед перекрестками, создание дополнительных полос и мест для парковки автомобилей, строительство магистралей-дублеров, перенаправление пешеходных потоков, развитие пассажирского транспорта и системы интеллектуального управления движением, все эти мероприятия направлены на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети и безопасность дорожного движения. (Об утверждении муниципальной программы «Развитие улично-дорожной сети города Челябинска» на 2015 – 2020 годы (с изменениями на 12 апреля 2018 года)

Выводы по разделу один

В этом разделе были рассмотрены и проанализированы данные относительно показателей автомобилизации в России и мире, произведён анализ автомобилизации в городе Челябинске. Выявленные положительные и отрицательные стороны автомобилизации. В результате можно сделать вывод о устойчивом росте показателя автомобилизации в России, что является серьёзным вызовом для всего общества. Необходимо тщательно и своевременно подходить к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Серьёзное отставание России по рассмотренным показателям, даёт нам возможность ориентироваться на опыт более развитых стран, в частности стран Западной и Центральной Европы.

Можно сделать вывод о необходимости модернизации дорожной инфраструктуры России для снижения негативных последствий растущего уровня автомобилизации.

2 АВАРИЙНОСТЬ

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 (статья 2 Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

Тожественное определение понятия «дорожно-транспортное происшествие» содержится в п. 1.2 Правил дорожного движения РФ, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительством Российской Федерации от 23 октября 1993 года N 1090 [7].

Понятие ДТП раскрывается и в правилах учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, утвержденных руководителем Федеральной дорожной службы России 29.05.1998 года.

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) [8], во всем мире в результате ДТП ежедневно погибают более 3 тыс. человек и около 100 тыс. получают серьезные травмы. Ежегодно в ДТП от 20 млн до 50 млн человек получают различного рода травмы, а жертвами становятся более 1,25 млн человек (186 тыс. из них дети), этот показатель остается практически неизменным с 2007 года.

Уровень аварийности на автомобильном транспорте характеризуется количеством аварий, в которых люди погибли или получили ранения в течение рассматриваемого периода времени. Тяжесть последствий аварий определяется количеством погибших в ДТП на 100 пострадавших.

Дорожные аварии являются основной причиной смерти людей в возрасте от 15 до 29 лет. Наименее защищенными участниками дорожного движения являются мотоциклисты (23% всех случаев смерти в результате ДТП), пешеходы (22%) и велосипедисты (4%). 90% ДТП со смертельным исходом происходит в странах с низким и средним уровнем дохода (государства Африки и Азии).

Уровень автомобилизации населения увеличивается с каждым годом, что косвенно приводит к увеличению количества дорожно-транспортных

происшествий (ДТП) и общий уровень аварийности. Последствия аварий различны – от незначительного материального ущерба до массовой гибели людей.

В результате аварии государство и общество несут значительные потери, причем не только физические, материальные, но и моральные. В результате смерти и ранений людей уровень трудоспособного населения снижается, возрастная пирамида страны меняется, продолжительность жизни уменьшается, большое количество людей, включая детей, становятся инвалидами. Государство тратит деньги из бюджетных и внебюджетных фондов на выплату пенсий, медицинское обслуживание и другие расходы, связанные с авариями на дорогах нашей страны. Государственные и частные компании несут материальные убытки из-за аварий, связанных с восстановлением транспортных средств, дорожных сооружений, утратой или повреждением груза.

По данным Всемирной организации здравоохранения ежегодно в результате дорожно-транспортных аварий обрывается жизнь более 1,25 миллиона человек. При этом общее количество ДТП за год во всем мире составляет 11 365 000 аварий. То есть, каждая 11 авария приводит к смерти человека. Несмертельные травмы получают от 20 до 50 миллионов человек, многие из которых приводят к инвалидности.

Лица, пострадавшие в результате дорожно-транспортных происшествий, их семьи и страна в целом несут значительные экономические потери. Эти потери связаны со стоимостью лечения, а также с потерей производительности тех, кто умер или стал инвалидом из-за травм, а также членов их семей, которым нужно время, чтобы работать на своих раненых родственников, свободных от работы или учебы. Аварии обходятся большинству стран в 3% от их валового внутреннего продукта.

Более 90% смертей в результате дорожно-транспортных происшествий происходит в странах с низким и средним уровнем дохода. Смертность от дорожно-транспортных травм является самой высокой в Африканском регионе. В странах с высоким уровнем дохода вероятность быть вовлеченным в несчастные случаи выше среди людей с более низкими социально-экономическими ситуациями.

48% всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в мире происходит среди людей в возрасте 15–44 лет. Мужчины с раннего возраста чаще попадают в аварии, чем женщины. Около трех четвертей (73%) всех случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий происходят среди молодых мужчин в возрасте до 25 лет, которые почти в три раза чаще погибают в автомобильной аварии, чем молодые женщины.

Как показывает мировой опыт, сегодня многие страны пытаются решать проблему обеспечения безопасности дорожного движения. Например, в соответствии показателей уровня аварийности на 2015 год в Швеции 2,8 смертельных случая в ДТП на 100 тыс. жителей, Норвегии – 3,8, Великобритании – 2,9, Нидерландах – 3,4, Испании – 3,7 смертей в ДТП на 100 тыс. жителей при 18,9 смертельных случая на то же количество жителей в России [6].

Рейтинг стран с самым высоким уровнем смертности в ДТП выглядит следующим образом:

1. Ливия – 73,4 смерти на 100 000 граждан.
2. Венесуэла – 37,2 на 100 000 граждан.
3. Таиланд – 36,2 на 100 000 граждан.
4. Либерия – 33,7 на 100 000 граждан.
5. Демократическая республика Конго – 33,3 на 100 000 населения.

2.1 Аварийность в Российской Федерации

Статистика дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации показывает, что с 2007 по 2016 год на российских дорогах в результате ДТП погибли 271 тысяча человек, 2,5 миллиона человек получили ранения; Пострадали 227 тысяч детей в возрасте до 16 лет, из которых 9 тысяч получили травмы, несовместимые с жизнью. Треть погибших в результате несчастных случаев – люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет), в то время как около 20 процентов жертв становятся инвалидами. В 2016 году, когда уровень аварий был самым низким с 2007 года, на дорогах произошло 173 694 дорожно-транспортных

происшествия, в результате которых пострадали 2 244 48 человек, из которых 20 308 человек погибли. Количество происшествий, количество погибших и раненых в них за 2005–2018 годы представлено в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Количество ДТП в России в 2005–2018 гг. по данным Росстата

Года	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Число происшествий, тыс.	223,3	199,4	184,0	173,7	169,4	168,1
Погибло, тыс. человек	34,0	26,6	23,1	20,3	19,1	18
Ранено, тыс. человек	274,9	250,6	231,2	221,1	215,4	214

Анализируя таблицу и график, становится ясно, что программы ГИБДД по повышение безопасности дорожного движения дают свои результаты. За последние 8 лет количество погибших снизилось с 26,6 тысяч до 18, так же как и количество аварий снизилось на 16%.

Согласно статистике ГУОБДД МВД России существует уверенный тренд к снижению количества ДТП. По данным Госавтоинспекции в 2017 году количество ДТП снизилось на 2,5% (169432), число погибших уменьшилось на 6% (19088), раненых – на 2,6% (215374).

Тенденция последовательного снижения основных показателей аварийности наблюдается с 2012 года, несмотря на ежегодный прирост автопарка, который в 2017 году составил 2,5 млн единиц (+4,6%).

Несмотря на высокие показатели аварийности, в России сохраняются низкие показатели смертности в ДТП. В настоящий момент Россия занимает лидирующие позиции среди Европейских стран в рейтингах количества ДТП на 100000 автомобилей, с показателем 53.4, что сопоставимо со странами Азии и Латинской Америки.

Уменьшилось количество ДТП с участием водителей в состоянии опьянения. Зарегистрировано 16265 (-3,4%) таких происшествий, в которых погибли 4647

(-4,2%) и ранены 22049 (-3,8%) человек. Более девяти десятых из них (92,1%) являлись виновниками совершения этих ДТП (14972, -4,4%).

В 4025 (-6,1%) случаях участвовавшие в ДТП водители имели признаки опьянения, но отказались от прохождения медосвидетельствования. В таких ДТП погибли 176 (-8,8%) и получили ранения 5678 (-7,1%) человек.

Снижается количество наездов на пешеходов и числа пострадавших в них, в 51839 (-0,3%) таких ДТП погибли 5634 (-2,6%) и ранены 48377 (-0,2%) человек. Отрицательная динамика по таким происшествиям также наблюдается с 2012 года.

Увеличилось на 1,6% (19581) количество ДТП с участием детей, число погибших – на 0,4% (713) и раненых несовершеннолетних – на 2,5% (21136). В среднем по стране ежедневно таких происшествий совершается 54, в которых гибнут 2 и получают ранения 58 несовершеннолетних.

Четвёртый год подряд отмечается увеличение как количества ДТП с участием автобусов, так и их количество из-за нарушений, допускаемых их водителями, причём в последнем случае рост количества таких ДТП идёт прогрессирующими темпами – в 2015 г. он составлял 1,9%, в 2016 г. – 6%, а в 2017 году водителями автобусов совершено 5608 (+5,9%) ДТП, в которых погибли 324 (+26,1%) и получили ранения 8693 (+6,1%) человека.

Неутешительные показатели дорожно-транспортных происшествий связаны, прежде всего, с низким качеством дорожного покрытия сети, недостаточной подготовкой водителей, плохой дисциплиной участников дорожного движения, плохой общественной осведомленностью о правах в области безопасности дорожного движения, несвоевременной медицинской помощью, оказываемой жертвам дорожно-транспортных происшествий, и требовать срочных действий со стороны всех заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти по повышению безопасности дорожного движения.

Все основные причины дорожно-транспортных происшествий возможно будет разделить на две основные категории:

- по причине неудовлетворительного качества дорожного покрытия;

– по причине наличия пьяных водителей.

Высокие показатели аварийности обусловлены в первую очередь плохим качеством дорожной сети, недостаточной подготовкой водительского состава, низкой дисциплиной участников дорожного движения, слабым знанием со стороны населения прав в области обеспечения БДД, несвоевременностью оказанной медицинской помощи пострадавшим в ДТП, и требуют принятия неотложных мер всеми заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти по повышению БДД.

По данным Росавтодора, на снижение показателя аварийности повлиял в том числе масштабный ремонт федеральных трасс. Однако из-за плохих дорог всё еще происходит более трети аварий в стране. На данный момент статистика выглядит следующим образом: по причине некачественного покрытия произошло 30500 ДТП, в свою очередь из-за алкогольного опьянения 5435 ДТП.

Несмотря на отрицательную динамику суммарное количество происшествий достаточно велико. В целом, Россия по количеству аварий среди других стран занимает одно из первых мест.

2.2 Аварийность в городе Челябинске

Устойчивые темпы роста автомобилизации в городе Челябинске и недостаточное внимание к проблемам обеспечения транспортной безопасности привели к неутешительной статистике количество дорожно-транспортных происшествий.

По данным ГИБДД г. Челябинска статистика ДТП за 2017–2018 года показывает, что аварийность снижается, однако возросла степень тяжести последствий от ДТП, а именно количество погибших на 28% [4]. Статистика приведена в таблице 2.2. В 2018 году выросла общая смертность людей, количество ДТП с участием детей и пассажирского транспорта. Всего зарегистрировано 1772 ДТП, в которых 72 человека погибли и 2229 получили ранения. В сравнении с 2017 годом количество ДТП уменьшилось на шесть процентов, а вот число погибших увеличилось на 40 процентов. 229 аварий произошли с участием детей.

Опираясь на данные статистики, можно сделать вывод о том, что количество ДТП в Челябинске растёт прежде всего из-за некачественного дорожного полотна, общей изношенности транспортной инфраструктуры города. Требуются быстрые и качественно новые решения для обеспечения безопасности дорожного движения.

Таблица 2.2 – Статистика ДТП в г. Челябинск за 2017–2018 гг.

Год	Всего ДТП	Погибло	Ранено	Степень тяжести последствий
2017	1872	52	2359	2,2
2018	1772	72	2229	3,1

По данным ГИБДД за 2018 года в Челябинске отмечены 74 наиболее опасных участка, однако предложения относительно возможных вариантов реорганизации движения на проблемных участках не находят поддержки и финансирования. На таких участках за 2018 год произошло 104 ДТП, в которых пять человек погибли, 144 были ранены.

Для большей наглядности аварийность за 2017–2018 гг. в Челябинске представлена на диаграмме на рисунке 2.2.

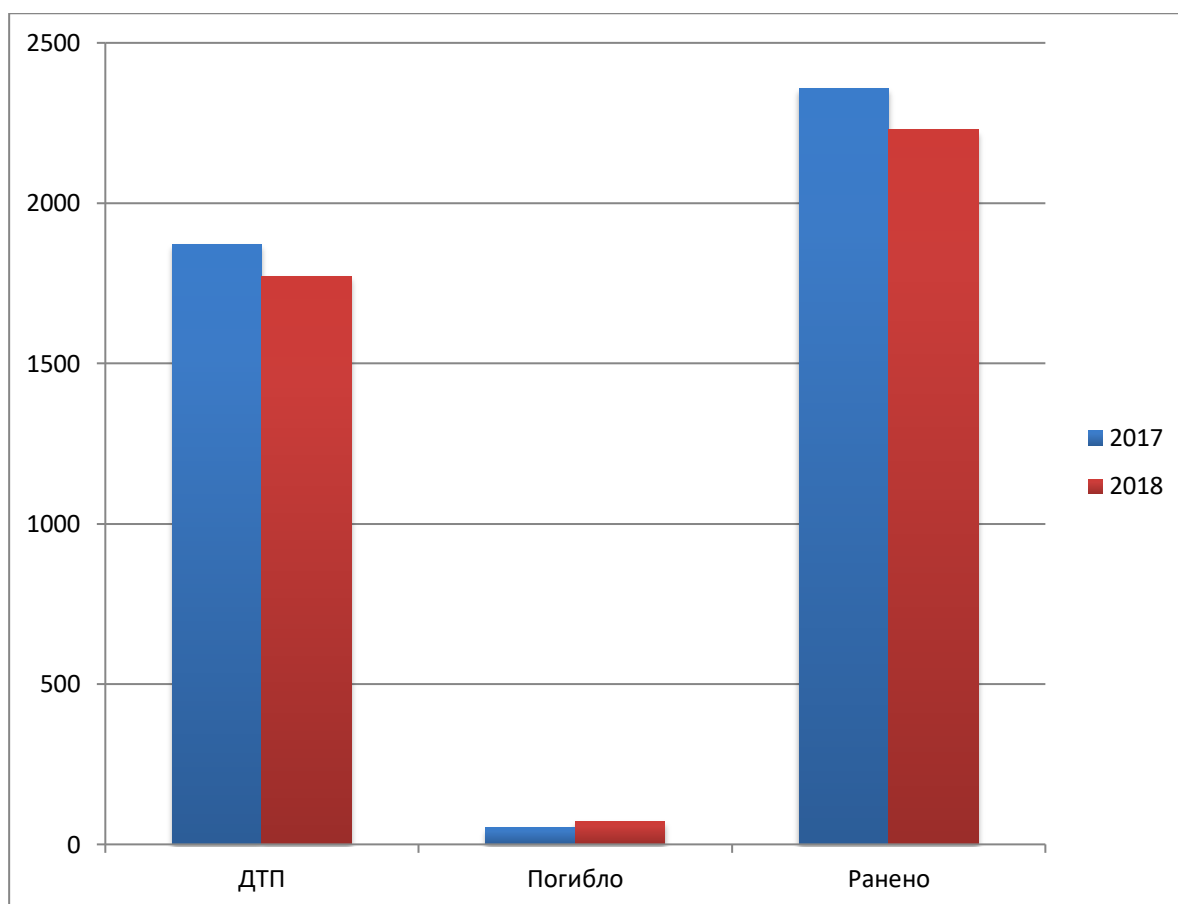


Рисунок 2.2 – Сравнение показателей аварийности
в г. Челябинска

Выводы по разделу два

В последние годы уровень аварийности в России имеет устойчивую тенденцию к снижению. Количество происшествий с 2015 года снизилось на 16000, а погибших и раненых – на 5000 человек и на 17000 человек соответственно. Однако несмотря на отрицательную динамику суммарное количество происшествий достаточно велико, а сама Россия по количеству аварий среди других стран занимает одно из первых мест.

Актуальной остаётся проблема некачественного дорожного покрытия, по вине которого происходят десятки тысяч ДТП, гибнут сотни людей, страна терпит существенные экономические потери.

В Челябинске аварийность также снижается (в 2017 году – 1872 ДТП, а в 2018 – 1772), однако возросла степень тяжести последствий от ДТП, а именно количество погибших на 28% (с 52 до 72 погибших).

Данные относительно мест выезда с прилегающих территорий отсутствуют как по Челябинской области, так и по Российской Федерации в целом.

3 ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ОСНОВА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ВЫЕЗДА С ПРИЛЕГАЮЩЕЙ ТЕРРИТОРИИ

Существует целый ряд сложностей не только для участников дорожного движения, в виде трудности идентификации мест выезда с прилегающих территорий, но и сложность интерпретации существующего определения в рамках действующего ПДД РФ (Правила дорожного движения Российской Федерации), а также сложность в регламентировании действий участников дорожного движения в случаях, когда въезд с прилегающей территории осуществляется на перекрёсток.

Определение прилегающей территории имеет широкие возможности интерпретации. Будет проведён анализ действующих правил дорожного движения, рассмотрена история возникновения данного определения, проанализированы упоминания данного термина в правила дорожного движения Союза Советских Социалистических Республик (ПДД СССР), редакции разных годов.

Неоднозначным так же является ситуации, когда выезд с прилегающей территории осуществляется на перекрёсток со светофорным регулированием, согласно статье 6.15 светофор отменяет знаки приоритета, но в случае описанной ситуации, приоритет может быть не обозначен наличием на таком перекрёстке знаками. В дальнейшем будет разобран один из примеров перекрёстка, и будет выдвинуто предложение по его модернизации с целью обеспечения безопасности, устранения противоречия правилам ПДД, упрощения идентификации участники дорожного движения выездов с прилегающих территорий [6].

3.1 Статус прилегающих территорий в ПДД России

В начале исследования обратимся существующему определению прилегающей территории, дороги и перекрёстка в рамках нормативно-правовой базы правил дорожного движения Российской Федерации [7]. Рассматриваемые термины присутствуют в статье 1.2:

«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.

Проведём расширенный анализ данного определения, будут рассмотрены ключевые слова и выражения.

Из определения термина «территория» – земельное пространство, ограниченное каким-нибудь пределами, границами. (Толковый словарь Ушакова. Д.Н. Ушаков. 1935-1940.) Однако, в ПДД РФ не указаны примеры элементов ограничения прилегающих территорий.

В раздел 17 ПДД РФ содержит признаки жилых зон (наличие знаков 5.21, 5.22, тротуары, проезжая часть) и требования, предъявляемые к движению в жилых зонах. Однако жилые зоны являются лишь одним из видов прилегающих территорий. В остальных случаях наличие специальных знаков не регламентировано. Это создаёт сложности идентификации территории участниками дорожного движения.

Как интерпретировать словосочетание «непосредственно прилегающая к дороге» не до конца понятно. Так как «непосредственно» – напрямую, без посредника (Национального корпуса русского языка) Однако, какие существуют «посредники» соединения или прилегания в ПДД не обозначено. В правилах дорожного движения России отсутствуют подобные по смыслу термины и словосочетания.

Стоит отметить, что последнее предложение действующего определения о том, что «движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами» добавили в 2003 году. По всей видимости, это было связано с законом «Об ОСАГО», чтобы стали возможны выплаты пострадавшим в случае ДТП во дворах, на АЗС, стоянках, территориях предприятий. Это было сделано согласно Постановлению Верховного Суда № 57-АД12-3 от 4 июля 2012 года [7].

Существуют альтернативные определения, широко распространённые средствах массовой информации (СМИ).

«Прилегающая территория – это любая территория, прилегающая к дороге, на которую не запрещен въезд и по которой не запрещено движение транспортных средств. Если посмотреть на карту города, то все участки между городскими дорогами это и будут прилегающие территории.» Существует и другие подобные определения, которыми журналисты пытаются ответить на вопросы водителей о проблемах идентификации. Все из рассмотренных примерах не дают ответы на поставленные вопросы.

Рассмотрим имеющиеся термины в ПДД РФ, которые косвенно относятся к выездам с прилегающих территорий.

«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.

«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.

Согласно этим понятиям, основное отличие перекрестка и места выезда с прилегающей территории состоит в объектах инфраструктуры, к которым ведет пересекаемая проезжая часть.

«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.

Признаками перекрестков являются: светофоры, стандартные светофоры, в соответствии с ГОСТ, устанавливаются только на регулируемых перекрестках и регулируемых пешеходных переходах. Они не должны регулировать выезды с прилегающих территорий; дорожные знаки 2.3.1-2.3.7 устанавливаются только

перед перекрестками; также только перед перекрестками устанавливается табличка 8.13.



Рисунок 3.1 – Дорожный знак 8.13

Других отличительных признаков у перекрестков нет. Например, знаки «Уступите дорогу» или «Главная дорога» не являются признаком наличия перекрестка, и устанавливаются в местах выезда с прилегающих территорий [20].

Рассмотрим несколько дорожных знаков, которые могут сбить с толку водителя. Знаки «Главная дорога», «Уступите дорогу» и «Движение без остановки запрещено» устанавливаются не только перед перекрестками, но и на других участках дорог. Таким образом на практике возможна ситуация, когда знак главная дорога установлен перед выездом с прилегающей территории. Представлены на рисунке 3.2 [21].



Рисунок 3.2 – Дорожные знаки 2.1, 2.4, 2.5.

Таким образом однозначного ответа о вопросе определения участниками дорожного движения наличия прилегающей территории нет.

Выезд с прилегающей территории не является перекрестком из определения «Перекресток». Пересечения дорог нет, соответственно и пересечения проезжих частей тоже нет.

«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.

«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 под-эстакадных или под-мостовых 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» [7].

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.

Водитель, выезжающий с прилегающей территории, подчиняется требованию уступить дорогу всем остальным участникам дорожного движения, траекторию движения которых он пересекает.

В случае съезда с дороги (как вправо, так и влево) водитель обязан уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, которые движутся в попутном направлении по расположенным рядом тротуарам, обочинам и велодорожкам. Логика данного требования базируется на том, что пешеходы и велосипедисты не меняют первоначального направления движения, а продолжают движение прямо. При этом подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

Примечание: прилегающей является территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств: дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и т. п.

Выводы по разделу три

Определения терминов, имеющиеся на данный момент в правилах дорожного движения России, могут по-разному трактоваться участниками дорожного движения. Расплывчатость и многозначность термина прилегающая территория может ввести в заблуждение водителей, создать конфликтные ситуации на дорогах, тем самым нарушить условия транспортной безопасности. В настоящий момент существует необходимость чёткого определения прилегающих территорий для упрощения идентификации их участниками дорожного движения.

Чёткость и однозначность формулировки требуется так же при рассмотрении и принятии решений в рамках разбора дорожно-транспортных происшествий. Для формулирования юридически верного и более понятного для участников движения определения, обратимся к истории термина «Прилегающая территория» в рамках правил дорожного движения СССР, а также изучим международный опыт стран участниц венской конвенции о дорожном движении.

4 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

С целью поиска существующих решений проблемы теоретической базы, касающейся выездов с прилегающих территорий, будет рассмотрен первоисточник существующих правил дорожного движения.

Венская конвенция о дорожном движении объединяет большинство стран мира, унифицируя правила дорожного движения. Необходимо проанализировать основные положения конвенции и провести исследование в области ПДД стран-участниц.

Итоги длительной работы по созданию своего рода кодекса дорожного движения, обязательного для всех стран, подвела в 1968г. Конференция Организации Объединенных Наций по дорожному движению, прошедшая в Вене. На ней были приняты два основополагающих документа – Конвенция о дорожном движении и Конвенция о дорожных знаках и сигналах. Принятые документы легли в основу регламентации международного автомобильного движения и установления единого образца правил дорожного движения, основных правил и сигнальных знаков.

4.1 Венская конвенция о дорожном движении

Венская конвенция о дорожном движении – международный договор, который был заключён с целью повышения безопасности дорожного движения посредством стандартизации правил дорожного движения.

Наиболее близким к рассматриваемому термину является «придорожное владение». В конвенции отсутствует определение того, чем является придорожное владение, а также не обозначены отличительные черты этих территорий. Подразумевается, что такое определение будет дано в ПДД стран участниц конвенции [11].

Движение в пределах этой территории никак не регулируется, а выезд из его пределов регулируется пунктом 1 статьи 14, пунктом 3 статьи 18.

Статья 14. Общие предписания, касающиеся маневров

Водитель, который намерен выполнить какой-либо маневр, как, например, выехать из ряда транспортных средств, находящихся на стоянке, или въехать в

него, принять вправо или влево на проезжей части дороги, в частности, чтобы переменить полосу движения, выполнить поворот направо или налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение, должен начинать этот маневр только после того, как он убедится, что может это сделать, не подвергая опасности тех пользователей дороги, которые следуют позади него, впереди или навстречу, и с учетом их положения, направления движения и скорости.

Данный пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года.

Статья 18. Перекрестки и обязанность уступить дорогу

Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу пользователям дороги, движущимся по ней.

Данный пункт в редакции, введенной в действие Международным соглашением от 1 мая 1971 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 августа 1993 года, 27 января 2001 года и 26 марта 2006 года [12].

Исходя из положений венская конвенция о дорожном движении, предполагается, что определение придорожных владений должно быть определено в правилах дорожного движения стран участниц.

4.2 ПДД СССР

Союз Советских Социалистических Республик являлся крупнейшим государством, имел развитую транспортную инфраструктуру. Благодаря высокому уровню промышленного производства, по показателю которого занимало второе место в мире, имел устойчивый рост уровня автомобилизации населения. Однако из-за плановой структуры экономики по этому показателю СССР в разы отставал от стран Европы.

В СССР все виды транспорта общего пользования (железнодорожный, речной, морской, воздушный, автомобильный, трубопроводный) и транспорт необщего пользования (промышленный) являлись составными частями единой транспортной системы и представляли собой государственную социалистическую

собственность. Часть транспортных средств принадлежали колхозам, а также частным лицам (индивидуальные легковые автомобили, плавсредства и т. д.). Социалистическая собственность на средства производства, плановый характер советской экономики обуславливали комплексное развитие транспорта общего пользования, обслуживающего главным образом сферу обращения, и промышленного транспорта (транспортные средства, механизмы, сооружения, железнодорожные пути, автомобильный, водный и такие специальные виды транспорта, как конвейерный, канатно-подвесной, монорельсовый, трубопроводный), непосредственно обслуживающего процесс производства.

Развитие транспорта и других отраслей народного хозяйства осуществляется в тесной взаимосвязи. С одной стороны, рост производства, структурные изменения и территориальные сдвиги в размещении производства оказывают решающее влияние на работу транспорта, его масштабы и распределение перевозок между отдельными видами, а с другой – он сам активно воздействует на темпы и масштабы развития народного хозяйства, на эффективность общественного производства. За 1913–1975 грузооборот транспорта общего пользования увеличился в 41 раз, а пассажирооборот – в 23 раза. На долю транспорта в 1975 приходилось более 10% общих капиталовложений в народное хозяйство, 9% всех рабочих и служащих, 21% основных производств. фондов.

С целью изучения и систематизации истории правового регулирования выездов с прилегающих территорий рассмотрим правила дорожного движения Союза советских социалистических республик разных годов редакций. Термина «прилегающая территория» берёт своё начало лишь в ПДД Российской Федерации в 1994 году, однако первое упоминание выездов с прилегающих территорий происходит редакции ПДД СССР 1973 года.

Далее проведём анализ основных положений статей ПДД СССР, касающихся рассматриваемой проблематики. Проанализированными будут лишь редакции тех годов, когда происходили существенные изменения, непосредственно затрагивающие тему прилегающих территорий [11].

1973 год: Раздел «Начало движения, маневрирование», статья 84:

При выезде из дворов и с других территорий, прилегающих к дороге, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней, и пропустить пешеходов.

В данной редакции правил отсутствует термин «прилегающая территория», отсутствует пояснение о каких «других территориях» идёт речь, не приводятся примеры. Однако, основной посыл дублирует положения в статье 18 пункт 3 Венской конвенции о дорожном движении, который был введён в 1971 году.

В 1980 году имел место быть: раздел 11 «Начало движения, маневрирование», статья 11.1:

При выезде на дорогу с прилегающей к ней территории (двора, места стоянки, АЗС и т.п) водитель, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней, и пропустить пешеходов.

Происходит формирование обобщающего понятия прилегающих к дороге территорий. В отличии от редакции 1973 года, двор отныне является одним из видов, прилегающих территорий.

В 1987 году произошли изменения: раздел 9 «Начало движения, изменение направления движения», статья 9.2 (ч.1):

При выезде на дорогу из дворов, с мест стоянки, автозаправочных станций и других прилегающих к дороге территорий водитель должен уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся по ней.

В данной редакции ПДД происходит изменения в формулировки правила, но смысловая нагрузка остаётся неизменной. Информация о том, с какой целью были произведены эти фактически исключительно синтаксические изменения, отсутствует.

В 1987 году была издана последняя действующая редакция правил дорожного движения Союз Советских Социалистических Республик, в которой происходили существенные изменения статей, касающихся изучаемой темы. В последующие годы, из-за ряда экономических, политических и социальных причин, ПДД СССР утратили свою юридическую силу.

В 1993 году постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 "О Правилах дорожного движения" были утверждены Правила дорожного движения теперь нового субъекта международных отношений – Российской Федерации. Новые ПДД, как и ПДД СССР, базируются на положениях Венская конвенция о дорожном движении, в связи с этим, существенных изменений в правилах регулирования дорожного движения не произошло.

В 1994 году формулировка изменяется: раздел 8 "Начало движения, маневрирование», статья 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.

Формулировка перетерпывает незначительные изменения, сохраняя основной смысл, упоминание дворов и других видов территорий исчезает. Термин «Прилегающая территория» получает определение:

«Прилегающая территория» – территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное).

Были данные более подробные разъяснения относительно того, какие территории стоит считать прилегающими территориями, однако отсутствует описание отличительных черт такие территорий, а так руководство по идентификации участниками дорожного движения мест выезда.

Кроме того, большая вариация вариантов интерпретаций прочтения определения, создало существенные трудности в юридической сфере, которые были преодолены в 2003 году в соответствии с Постановления Правительства РФ от 25.09.2003 № 595, была внесена поправка [7].

В 2003 году существовало следующее определение: «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. (в ред. Постановления Правительства РФ от 25.09.2003 № 595)

Фразу «Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами» добавили в 2003 году. По всей видимости, это было связано с федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 года № 40 – ФЗ, чтобы стали возможны выплаты пострадавшим в случае ДТП во дворах, на АЗС, стоянках, территориях предприятий.

Таким образом, рассмотрев в хронологическом порядке различные редакции правил дорожного движения, действовавшие в разные периоды времени на территории Российской Федерации, и проанализировав статьи и определения непосредственно относящиеся к изучаемой теме, можно сделать вывод о том, проблема однозначной формулировки определения прилегающих территорий имеет долгую историю. Первоисточником статьи постулирующей правило выезда с прилегающей территории является Венская конвенция о дорожном движении, в ней присутствует только термин “придорожные владения”, но не даётся ему определение. Результатом стала необходимость раскрытия смысла этого термина в ПДД стран участниц.

Обратимся к международному опыту стран участниц венской конвенции о дорожном движении. Будут рассмотрены правила дорожного движения наиболее автомобилизированных стран, с развитой дорожной инфраструктурой, а также для поиска наиболее однозначной формулировки определения, обратимся к соседним с Россией странам.

4.3 ПДД Украины

Украина, так же как Россия, была одной из стран-участниц СССР. В результате обретения независимости, были созданы новые правила дорожного движения, которые унаследовали формулировки и статьи из ПДД СССР. В результате этого действующие правила дорожного движения Украины очень близки к Российским.

Украинская транспортная система создавалась еще во времена СССР, и уже тогда она была интегрированной. Это главное свойство сохранилось и поныне, но

некоторые из видов транспорта пришли в упадок, использование других стало невыгодным. В Украине изношены около 80% автодорог и 90% портовой и железнодорожной инфраструктуры, что само по себе является угрозой не только для страны в целом, но и для экспортно-ориентированных отраслей.

В настоящий момент, в правилах дорожного движения Украины (Правила дорожного руху) существует близкое к ПДД России определение прилегающих территорий:

«Прилегла територія – територія, що прилягає до краю проїзної частини та не призначена для наскрізного проїзду, а лише для в'їзду до дворів, на стоянки, автозаправні станції, будівельні майданчики тощо або виїзду з них.»

Прибегнув к помощи переводчика, был сделан следующий перевод на русский язык:

«Прилегающая территория – территория, которая прилегает к краю проезжей части и не предназначена для сквозного проезда, а лишь для въезда во дворы, на стоянки, автозаправочные станции, строительные площадки и т.п. или выезда из них.»

В целом, существенной разницы нет. За исключением отсутствия указания о непосредственном прилегании, что, как было рассмотрено ранее, не несёт практической необходимости. Так же, в украинской версии ПДД, речь идёт о прилегании “к краю проезжей части”, то время как в ПДД России говорится о прилегании к дороге. Это делает российский вариант более широким для трактования, усложняет распознавания водителями выезда с таких территорий [12].

Украинские правила регулируют выезд отдельной статьёй в статье 10.2.

«10. Початок руху та зміна його напрямку

Виїжджаючи на дорогу з житлової зони, дворів, місць стоянки, автозаправних станцій та інших прилеглих територій, водій повинен перед проїзною частиною чи тротуаром дати дорогу пішоходам і транспортним засобам, що рухаються по ній, а з'їжджаючи з дороги — велосипедистам і пішоходам, напрямок руху яких він перетинає.»

Далее представлен русский перевод данной статьи:

«10. Начало движения и изменение его направления

10.2. Выезжая на дорогу из жилой зоны, дворов, мест стоянки, автозаправочных станций и других прилегающих территорий, водитель должен перед проезжей частью или тротуаром уступить дорогу пешеходам и транспортным средствам, движущимся по ней, а съезжая с дороги - велосипедистам и пешеходам, направление движения которых он пересекает.»

Данная статья является практически полной копией статьи 8.3 в ПДД РФ, разницу имеет лишь синтаксическая часть, смысловая является идентичной, и так же соответствует Венской конвенции о дорожном движении.

Исходя из приведённых данных, можно сделать вывод об общей схожести правил дорожного движения России и Украины. Как и в российской версии, в украинских ПДД остаётся открытым вопрос идентификации водителями и другими участниками дорожного движения мест выезда с прилегающих территорий.

4.4 ПДД Великобритании

Государство Королевство Великобритания располагается на Британских островах (остров Великобритания и северо-восточная часть острова Ирландия, большое количество мелких островов и архипелагов, Нормандские острова, Оркнейские острова, Шетландские острова), омывается Атлантическим океаном и его морями. Является 10-ой экономикой мира по объёму ВВП по ППС.

Ведущим сектором британской экономики является сфера услуг, имеется развитая транспортная инфраструктура. Важной отраслью британского хозяйства является промышленность, которая представлена двумя отраслями: горнодобывающим производством и обрабатывающей промышленностью, которые в сумме составляют до 20% от ВВП, Машиностроение и транспорт, промышленные товары и химикаты являются основными статьями экспорта Великобритании.

Во внутренних грузовых перевозках наибольшую роль играет автомобильный транспорт. Ему более чем в 3 раза уступает железнодорожный и каботажный. В связи с развитием автотранспорта было снято более 12 тыс. км железнодорожных

путей. Сейчас длина железнодорожных путей составляет около 17 тыс. км. одновременно расширяется сеть автомобильных дорог (371 тыс. км) и происходит их реконструкция. При этом основное внимание уделяется тому, чтобы кратчайшими путями связать между собой основные конурбации страны.

Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии так же является страной-участницей Венской конвенции о дорожном движении. В ПДД Великобритании (The Highway Code) существует близкое к Российскому понятие «Residential streets» (Жилые улицы). Оно используется в разделе «Driving in built-up areas» (Вождение в жилой застройке) статье 152 [13].

Далее будет представлен оригинальный текст на английском языке для осуществления дальнейшего перевода на русский язык.

Residential streets. You should drive slowly and carefully on streets where there are likely to be pedestrians, cyclists and parked cars. In some areas a 20 mph (32 km/h) maximum speed limit may be in force. Look out for

- vehicles emerging from junctions or driveways;
- vehicles moving off;
- car doors opening;
- pedestrians;
- children running out from between parked cars;
- cyclists and motorcyclists.

Дальнейший анализ предусматривает перевод текста на русский язык. Ниже приведён лингвистический перевод.

Жилые улицы. Вы должны ехать медленно и осторожно на улицах, где могут быть пешеходы, велосипедисты и припаркованные автомобили. В некоторых районах может действовать ограничение максимальной скорости 20 миль в час (32 км/ч). Обратите внимание на:

- транспортные средства, выходящие из развязок или проездов;
- транспортные средства съезжают;
- открытие дверей автомобиля;

- пешеходы;
- дети выбегают из припаркованных машин;
- велосипедисты и мотоциклисты.

Built-up areas – определяется как «жилая застройка», в некоторых вариантах перевода на русский язык используется термин «прилегающая территория». Эти дороги известны как «ограниченные дороги» и определяются наличием уличного освещения.

В законе о регулировании дорожного движения (Road Traffic Regulation Act) такие дороги носят название «restricted roads», что можно перевести как ограниченные дороги. Участниками дорожного движения такие дороги должны идентифицироваться исходя из наличия “системы уличного освещения”. Об этом говорится в секции 82 закона о регулировании дорожного движения:

Section 82(1)(a) (of the Road Traffic Regulation Act 1984 (RTRA 1984)) defines a restricted road in England and Wales as a road which is provided with a system of street lighting furnished by means of lamps placed not more than 200 yards apart.

Далее представлен перевод оригинального английского текста на русский язык.

Раздел 82 (1) (a) (Закона о регулировании дорожного движения 1984 года (RTRA 1984)) определяет ограниченную дорогу в Англии и Уэльсе как дорогу, которая снабжена «системой уличного освещения, снабженной светом, помещенным не более чем 200 ярдов друг от друга.

«Уличное освещение» далее определяется следующим образом в пункте 45: Общеизвестно, что «система» уличного освещения может состоять из трех или более ламп, расположенных на расстоянии не более 183 метров друг от друга.

Тем не менее, уличное освещение (в целях определения того, является ли дорога ограниченной) не обязательно ограничивается уличными фонарями, но может распространяться на освещение, предоставляемое властями или приходскими советами.

Стоит отметить, что существует разница между «уличным освещением» и «дорожным освещением». «Дорожное освещение», в отличие от «уличного

освещения», включает в себя освещение всех типов шоссе, общественных улиц и дорог. «Уличное освещение» относится к термину «улицы», то есть дорогам, обеспечивающим прямой доступ к зданиям или пространствам в населенных пунктах.

В понятии улицы так же имеется указание на наличие уличного освещения, как одного из её признаков:

«For the purposes of this document, a street is defined as a highway that has important public realm functions beyond the movement of traffic. Most critically, streets should have a sense of place, which is mainly realised through local distinctiveness and sensitivity in design. They also provide direct access to the buildings and the spaces that line them. Most highways in built-up areas can therefore be considered as streets.»

Данный оригинальный английский текст был переведён на русский язык:

«Для целей настоящего документа улица определяется как автомагистраль, которая выполняет важные функции в сфере общественного пользования помимо движения транспорта. Самое главное, что на улицах должно быть ощущение места, которое в основном реализуется благодаря местной самобытности и чувствительности в дизайне. Они также обеспечивают прямой доступ к зданиям и пространствам, которые их окружают. Поэтому большинство автомагистралей в населенных пунктах можно рассматривать как улицы.»

Согласно этому документу, по определению, «улица» обеспечивает прямой доступ к зданиям и пространствам, которые их окружают, в населенных пунктах. Не все дороги и проезжие части – это «улицы».

Так же широко используются знаки ограничения скорости в 20 или 30 миль в час, которые являются одним из индикаторов нахождения участника дорожного движения на «прилегающей территории».

Дороги, которые не могут быть четко определены как «улицы», не должны иметь ограничения скорости в 30 м/ч., где отсутствует знак ограничения скорости.

Поэтому не стоит воспринимать наличие знаков как единственный признак прилегающей территории. Необходимо учитывая совокупность вышеописанных признаков.

В результате проведенного анализа представляется, что правила дорожного движения Великобритании имеют так же ряд существенных недостатков в сфере идентификации участниками дорожного движения выездов с прилегающих территорий. Водителям предлагается ориентироваться на тип освящения улицы, что так же не всегда может быть применимо на практике, и к тому сами статьи о видах различных систем освящения требуют пояснения, в результате чего для полного понимания предмета приходится обращаться к другим правовым актам, которые не входят в состав ПДД.

Таким образом, нельзя назвать ПДД Великобритании эталонными, однако интересным является попытка конкретизировать прилегающие территории, упростить идентификацию подобных участниками дорожного движения.

4.5 ПДД Германии

Федеративная Республика Германия является крупным государством в Центральной Европе. По густоте транспортных путей Германия занимает одно из первых мест в мире. В связи с большой интенсивностью экономических отношений с партнерами по ЕС и центральным положением в Европе в общем грузообороте всех видов транспорта велика доля трансграничных перевозок (43%, 1993 г.). Основу транспортной сети составляют железные дороги (около 44 тыс. км), 2/5 из которых электрифицированы.

Германия, как и ранее упомянутые страны, является участницей Венской конвенции о дорожном движении 1968 года. Правила дорожного движения в Германии и России практически не отличаются, исключение составляют некоторые знаки, отсутствующие на российских дорогах, но обычно они понятны и не вызывают затруднений и вопросов.

Главное отличие ПДД Германии от российских – отсутствие ограничений скорости на автобанах. В населенных пунктах действует ограничение в 50 км/ч, в специальных зонах покоя (вблизи пешеходных зон, школ и т. д.): 30 км/ч. Вне населенных пунктов: 100 км/ч. Автобан: рекомендуемая скорость до 130 км/ч, минимальная — 60 км/ч.

В Правилах дорожного движения Германии (Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) der Bundesrepublik Deutschland), в ряде статей поминается термин «Grundstück», который можно перевести как “участок земли”, однако определение в рамках действующего ПДД не дано. Исходя из контекста статей, в которых упомянуто данное слово, а также, проводя аналогию со статьями №14 и №18, можно сделать вывод о близости термина «Grundstück» к существующему в правилах дорожного движения России определению “Прилегающей территории”. В результате соответствующих умозаключений и обращения к профессиональному переводчику с немецкого языка, было принято решение при дальнейшем рассмотрении приравнять для этих термина [14].

Слово «Grundstück» фигурирует в статье 9 пункт 5, статье 10, статье 12 пункт 3, статье 35 пункт 6, статье 46 пункт 4 (указан как ссылка на статью 12 о запрете парковки), в приложении 2 часть 9 номер 68 пункт е.

Рассмотрим подробно каждый случай использования термин для формирования представления о правовом статусе данных территорий. Будет проведено сравнение и опираясь на существующую терминологию и нормативно-правовую базу правил дорожного движения в РФ осуществлена интерпретации действующих правовых норм ПДД Германии.

«§ 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

(5) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich beim Abbiegen in ein Grundstück, beim Wenden und beim Rückwärtsfahren darüber hinaus so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen.»

Был сделан перевод оригинальной статьи с немецкого языка на русский:

«§ 9 Поворот, разворот и движение задним ходом

(5) При повороте на прилегающую территорию, развороте и движении задним ходом, необходимо исключить опасность по отношению к другим участникам движения, а при необходимости воспользоваться чьей-либо помощью.»

Исходя из терминологии ПДД России, часть в которой говорится об исключении опасности для других участников движения, можно интерпретировать как отсутствие создания помехи для других участников движения.

«§ 10 Einfahren und Anfahren

Wer aus einem Grundstück, aus einer Fußgängerzone (Zeichen 242.1 und 242.2), aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1 und 325.2) auf die Straße oder von anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich dabei so zu verhalten, dass eine muss man sich einweisen lassen. Die Absicht einzufahren oder anzufahren ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Dort, wo eine Klarstellung notwendig ist, kann Zeichen 205 stehen.»

«§ 10 Выезд на дорогу и начало движения

При выезде на проезжую часть с прилегающей территории, из пешеходной зоны (знаки 242.1 и 242.2) или из зоны с ограниченным движением (знаки 325.1 и 325.2), с другой части дороги или через низкий бордюр, или при начале движения от правого края проезжей части необходимо исключить опасность для других участников движения, а в случае необходимости воспользоваться чьей-либо помощью. Намерение необходимо своевременно и ясно обозначить с помощью указателей поворота. В местах, где необходимо выяснение ситуации, может стоять знак 205».

В данной статье речь идёт уже о выезде с прилегающей территории. Аналогичные требования присутствуют в Пункте 8.3 ПДД Российской Федерации, исходя из этого, более подробное рассмотрение этого пункта не требуется. Знаки 242.1 и 242.2 обозначают начало и конец пешеходной зоны (einer Fußgängerzone), знаки 325.1 и 325.2 обозначают начало и соответственно конец жилой зоны (verkehrsberuhigte Bereich), данные территории в полной мере соответствуют 5.33 «пешеходная зона» и жилой зоне со знаком 5.21 соответственно, имеющимся в ПДД РФ. Знак 205, о котором идёт речь в конце статьи, соответствует знаку 2.4 «Уступите дорогу».

Стоит уделить внимание статье 12, которая регламентирует правила стоянки и остановки. В данной статье имеется упоминание термина «Grundstück». О стоянках и остановках в местах выезда с прилегающих территориях говорится в третьем подпункте.

«§ 12 Halten und Parken

(3) Das Parken ist unzulässig

1. vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,
2. wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert,
3. vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,
4. über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (Anlage 2 Nummer 74) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist,
5. vor Bordsteinabsenkungen.»

В процессе изучения данная статья была переведена на русский язык с целью анализа её составляющей.

«§ 12 Остановка и стоянка

(3) Стоянка запрещена

1. перед и за перекрестками и примыканиями на расстоянии менее 5 м от точки пересечения краев проезжих частей,
2. в местах, где это создаст помехи использованию обозначенных мест для парковки,
3. перед въездами и выездами с прилегающих территорий, на узких проезжих частях и напротив них,
4. над крышками колодцев и других запирающих устройств, в местах, где знаком 315 или разметкой (Приложение 2 номер 74) разрешена стоянка на тротуаре,
5. перед сниженными бордюрами.»

В данном случае речь идёт о запрете стоянки в местах, которые могут создать помехи для выезда или въезда на прилегающую территорию.

Следует отметить, что согласно приложению 2 официальных правил дорожного движения Германии, разрешается пересекать сплошную линию, если других возможностей совершить въезд на прилегающую территорию нет.

Рассмотрим оригинальный пункт из «Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) der Bundesrepublik Deutschland».

«Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1)

Abschnitt 9 Markierungen. Fahrstreifenbegrenzung und

Die Fahrbahnbegrenzungslinie darf überfahren werden, wenn sich dahinter eine nicht anders erreichbare Grundstückszufahrt befindet.»

Исходя из описания и приведённой иллюстрации, можно сделать вывод о том, что данный вид разметки соответствует российскому аналогу дорожной разметки 1.1 [17]. В соответствии с положениями Венской конвенции о дорожном движении, данные дорожные разметки являются идентичными [9].

Был осуществлён перевод приложения 2 (к § 41 Абзац 1), который носит сведения о предписывающих знаках. Речь идёт о линии, ограничивающей полосы движения и проезжие части. В приложении говорится о том, что линию можно пересекать, если нет другой возможности въехать на прилегающий участок.

В предписания относительно разметки идёт речь о линии, которая соответствует российскому аналогу горизонтальной разметки 1.1 и 1.2 и выполняет эти функции. Согласно комментарию e), при въезде или выезде с прилегающей территории, данную линию разрешается пересекать, в случае отсутствия другой возможности.

Таким образом фундаментальных различий с правила дорожного движения ранее рассмотренных стран не было найдено. В немецком варианте существует явная попытка более подробно раскрыть суть термина «Прилегающая территория», одна вопрос идентификации мест выезда остался открыт.

Выводы по разделу четыре

В результате проведённого исследования в области нормативно-правовых норм касающихся регулирования выездов с прилегающих территорий, изучения истории формулировок термина прилегающая территория в правилах дорожного движения СССР и России, обращения к международному опыту стран участниц Венской конвенции о дорожном движении, рассмотрения наиболее сложной ситуации с выездом с прилегающей территории на перекрёсток, были сформирован ряд рекомендаций и предложений, относительно возможных вариантов решения поставленных вопросов безопасности.

Исходя из положений Венской конвенции о дорожном движении, определение термину придорожных владений, они же прилегающие территории, должно быть дано в рамках правил дорожного движения отдельных стран, а также даны рекомендации в вопросах. Как было рассмотрено ранее, в ПДД РФ присутствует неоднозначность формулировки, отсутствие указаний для участников дорожного движения для идентификации статуса прилегающих территорий.

5 ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МЕСТАХ ВЫЕЗДА С ПРИЛЕГАЮЩИХ ТЕРРИТОРИЙ

Опираясь на международный и российский опыт и Венскую конвенцию о дорожном движении, было предложено следующее определение:

Прилегающая территория – пространство, ограниченное конструктивно и(или) с помощью разметки, не предназначенное для сквозного проезда, выезд из которого осуществляется на дорогу и(или) проезжую часть. Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

Основным отличием от существующего термина, является отсутствие слов, которые вносят неясность в определение из-за сложности их интерпретации, а также пояснения относительно определения границ прилегающих территорий и мест возможного выезда.

Предлагаемое определение сохраняет некоторые недостатки и неточности, оставляет определённый простор для интерпретации, однако в результате проделанной работы, данный вариант представляется наиболее оптимальным, юридически и практически верным в рамках действующих правил дорожного движения и Венской конвенции. В случае более значительных изменений может создаться противоречия другим статьям конвенции. Пункт правил 8.3 остаётся без изменений, так как он полностью удовлетворяет идеям обеспечения безопасности дорожного движения.

Однако остаётся проблема идентификации выездов с прилегающих территорий водителями, которые осуществляют движение по проезжей части, на которую и осуществляется выезд. Проблема распознавания водителями таких мест остро стоит там, где выезд осуществляется с закрытых территорий, например из группы дворов, или микрорайона.

В таких ситуациях определить статус дороги зачастую становится невозможно, в том время как при выезде с придорожных парковок или АЗС, такой проблемы нет, и чаще всего вопрос приоритета на таких выездах обозначается знаками приоритета.

В случае с ранее описанными вариантами, когда выезд визуально определить невозможно, на выезде могут находиться светофоры, когда вводят в заблуждение всех участников дорожного движения. Так как светофор отменяет лишь знаки приоритета, а не приоритет, в результате получается противоречие относительно того, кто обладает приоритетом, например при жёлтом мигающем сигнале светофора.

С целью обеспечения безопасности движения в рамках мест выездов, когда идентификация водителями затруднена или невозможна, предлагается использовать специальный знак. Подобно знаку 6.8.1 - 6.8.3 «Тупик», который применяют для обозначения дорог, не имеющих сквозного проезда, что является одной из отличительных черт прилегающих территорий. В правилах дорожного движения России описание знака гласит о дороге, не имеющей сквозного проезда. Не запрещается при этом движение в направлении тупика.

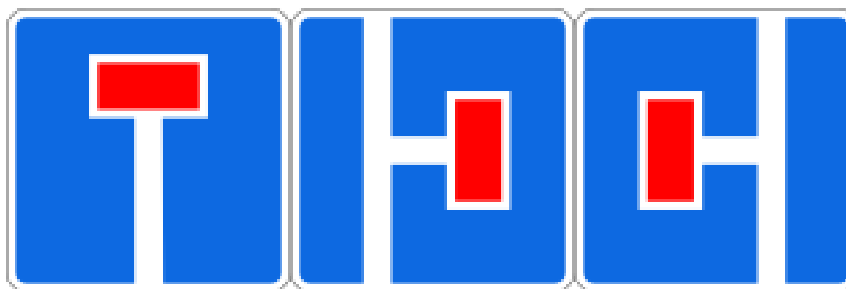


Рисунок 5.1 – 6.8 Дорожный знак «Тупик».

На основе этих знаков, для более лёгкой и быстрой адаптации водителей, были созданы аналогичные для обозначений выездов с прилегающих территорий. Ниже на рисунке 5.2 представлены предлагаемые варианты знака 6.22 «Выезд с прилегающей территории».



Рисунок 5.2 – Дорожный знак 6.22 «Выезд с прилегающей территории»

Благодаря использованию предложенные дорожных знаков существенно упростится возможность верной идентификации мест выезда с прилегающих территорий участниками дорожного движения, а именно водителями транспортных средств, которые двигаются по дороге, на которую осуществлён выезд с прилегающей территории.

В результате проведённого анализа правил дорожного движения страниц участниц Венской конвенции о дорожном движении, сравнение ПДД России и СССР редакций разных годов, были предложенные изменения существующей формулировки и введение новых дорожных знаков, для упрощения идентификации участниками дорожного движения мест выезда с прилегающих территорий. Действующая конвенция не предполагает существенных изменений, в результате возможные границы изменения имеют ограниченный характер.

5.1 Реорганизация выезда с прилегающей территории на перекрёсток

В данном разделе будет рассмотрен пример перекрёстка, на который осуществлён выезд с прилегающей территории. Наличие выездов с прилегающих территорий на перекрёсток не соответствует требованиям безопасности дорожного движения, усложняет идентификацию участниками дорожного движения приоритета.

Рассмотрена существующая схема организация дорожного движения на перекрестке улиц Хлебозаводская и 32 Годовщины Октября, обозначены существующие недостатки и проблемы и предлагаются варианты их решения путем проектирования новой схемы организация движения.

Существует целый ряд проблем не только для участников дорожного движения, в виде трудности идентификации мест выезда с прилегающих территорий, но и сложность интерпретации существующего определения в рамках действующего ПДД РФ, а также сложность в регламентировании действий участников дорожного движения в случаях, когда въезд с прилегающей территории осуществляется на перекрёсток.

Неоднозначной является ситуации, когда выезд с прилегающей территории осуществляется на перекрёсток со светофорным регулированием, согласно статье 6.15 светофор отменяет знаки приоритета, но в случае описанной ситуации, приоритет может быть не обозначен наличием на таком перекрёстке знаками. В дальнейшем будет разобран один из примеров перекрёстка, и будет выдвинуто предложение по его модернизации с целью обеспечения безопасности, устранения противоречия правилам ПДД, упрощения идентификации участники дорожного движения выездов с прилегающих территорий.

На рисунке 1 представлена существующая схема организации движения на перекрестке улиц Хлебозаводская и 32 Годовщины Октября. Данный перекрёсток был выбран для наиболее наглядной иллюстрации к каким сложностям приводит наличие выезда с прилегающей территории на перекрёсток.



Рисунок 5.3 – Существующая схема организации движения

Главным из обнаруженных недостатков является возможность выезда с территории гаражного кооператива на перекрёсток улиц Хлебозаводская и 32 Годовщины Октября. Наличие дорожного знака 8.13 «Направление главной дороги» и знака 2.4 – «Уступите дорогу» могут ввести в заблуждение водителей, двигающихся по улице Хлебозаводская с юга на север. Из-за невозможности идентификации выезда с прилегающей территории, может возникнуть конфликтная ситуация [5].

Существует целый ряд проблем не только для участников дорожного движения, в виде трудности идентификации мест выезда с прилегающих территорий, но и сложность интерпретации существующего определения в рамках действующего ПДД РФ, а также сложность в регламентировании действий участников дорожного движения в случаях, когда въезд с прилегающей территории осуществляется на перекрёсток.

Исходя из действующих правил дорожного движения российской федерации, схема движения потоков на рассматриваемом перекрёстке выглядит следующим образом на рисунки 5.4.

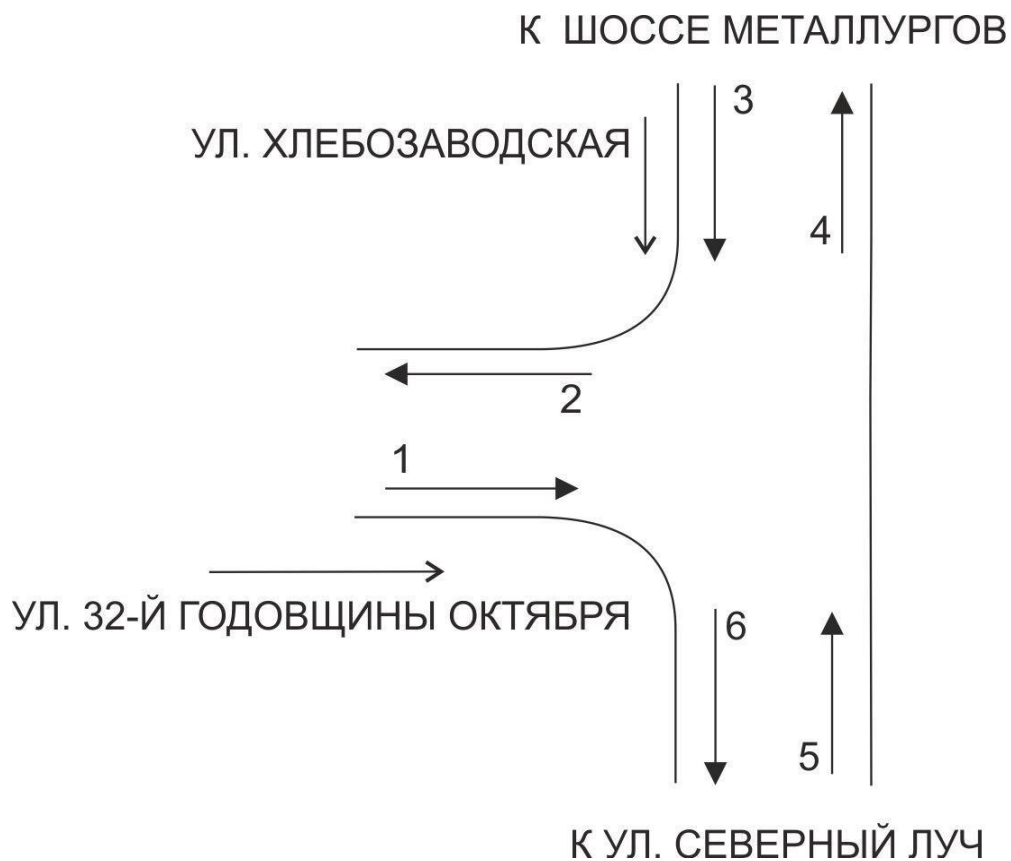


Рисунок 5.4 – Номера направлений до реорганизации

Однако, на территорию данного перекрёстка имеется выезд с прилегающей территории, движение на котором регулируется в соответствии со световыми сигналами светофорного объекта. Таким образом необходимо рассмотреть полную схему движения на рассматриваемом перекрёстке несмотря на то, что выезд с прилегающей территории не является частью перекрёстка, как это было отмечено ранее [17].

На рисунке 5.5 представлена схема перекрёстка с учётом наличия выезда с прилегающей территории. Это необходимо для дальнейшей работы по модернизации и оптимизации маршрутов движения автотранспорта и переходов для обеспечения безопасности дорожного движения, при сохранении высоких показателей пропускной способности рассматриваемого инфраструктурного объекта. После рассмотрения недостатков существующей организации дорожного движения, будут предложены доступные варианты изменения в соответствии с действующими правилами дорожного движения.

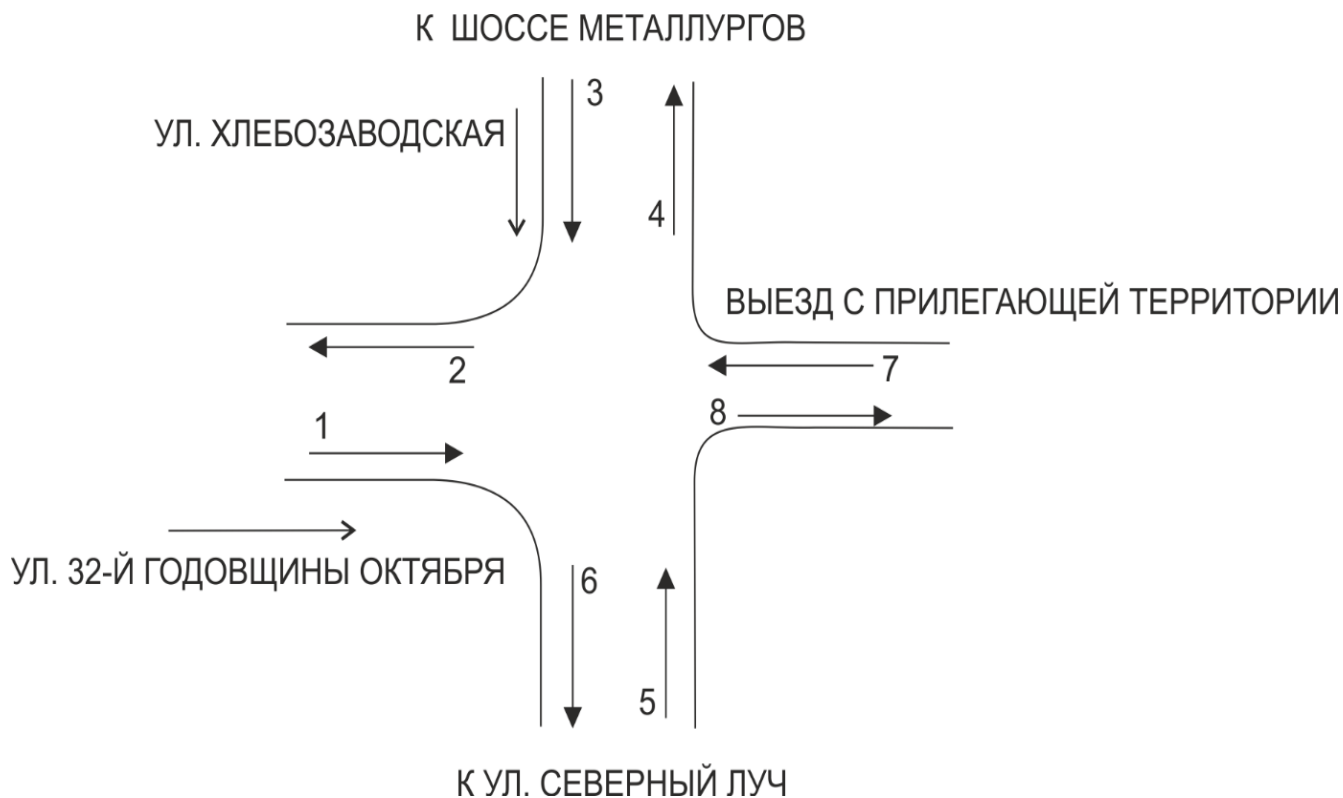


Рисунок 5.5 – Номера направлений до реорганизации

Недостатки существующей схемы организации движения. Для выявления недостатков на перекрестке были проведены обследования по направлениям.

Недостатки, выявленные в ходе обследования по направлениям:

1) направление 1:

- частично отсутствует разметка 1.1 «Границы полос движения на опасных участках дороги»;

- частично отсутствуют линии разметки 1.6 «Разделение транспортных потоков попутных направлений»;

- отсутствует разметка 1.7 «Полосы движения в пределах перекрестка»;

- частично отсутствует разметка 1.12 «Стоп-линия»;

- частично отсутствуют линии разметки 1.14.1 «Пешеходный переход»;

2) направление 2:

- частично отсутствуют линии разметки 1.5 «Границы полос движения»;

– частично отсутствует разметка 1.6 «Разделение транспортных потоков попутных направлений»;

– отсутствует разметка 1.7 «Полосы движения в пределах перекрестка»;

– частично отсутствует разметка 1.12 «Стоп-линия»;

– частично отсутствуют линии разметки 1.14.1 «Пешеходный переход»;

3) направление 3:

– частично отсутствует разметка 1.1 «Границы полос движения на опасных участках дороги»;

– отсутствуют линии разметки 1.5 «Границы полос движения»;

– отсутствует разметка 1.7 «Полосы движения в пределах перекрестка»;

– частично отсутствуют линии разметки 1.14.1 «Пешеходный переход»;

4) направление 4:

– частично отсутствуют линии разметки 1.5 «Границы полос движения»;

– частично отсутствует разметка 1.6 «Разделение транспортных потоков попутных направлений»;

– отсутствует разметка 1.7 «Полосы движения в пределах перекрестка»;

– частично отсутствует разметка 1.12 «Стоп-линия»;

– частично отсутствуют линии разметки 1.14.1 «Пешеходный переход»;

5) направление 5:

– частично отсутствуют линии разметки 1.5 «Границы полос движения»;

– частично отсутствуют линии разметки 1.14.1 «Пешеходный переход»;

6) направление 6:

– частично отсутствуют линии разметки 1.5 «Границы полос движения»;

– частично отсутствуют линии разметки 1.14.1 «Пешеходный переход»;

– отсутствует разметка 1.17 «Места остановок маршрутных транспортных средств»;

7) направление 7:

– частично отсутствуют линии разметки 1.5 «Границы полос движения»;

– частично отсутствуют линии разметки 1.14.1 «Пешеходный переход»;

8) направление 8:

- частично отсутствуют линии разметки 1.5 «Границы полос движения»;
- частично отсутствуют линии разметки 1.14.1 «Пешеходный переход»;

На момент обследования дорожное покрытие находилось в удовлетворительном состоянии, имеющиеся знаки установлены в соответствии с ГОСТ Р 52290–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования». Дорожная разметка частично или полностью отсутствует [19].

Неоднозначным так же является ситуации, когда выезд с прилегающей территории осуществляется на перекрёсток со светофорным регулированием, согласно статье 6.15 светофор отменяет знаки приоритета, но в случае описанной ситуации, приоритет может быть не обозначен наличием на таком перекрёстке знаками. В дальнейшем будет разобран один из примеров перекрёстка, и будет выдвинуто предложение по его модернизации с целью обеспечения безопасности, устранения противоречия правилам ПДД, упрощения идентификации участники дорожного движения выездов с прилегающих территорий [16].

Рассмотрев недостатки существующей схемы организации дорожного движения на перекрестке улиц Хлебозаводская и 32 Годовщины Октября, были выявлены мероприятия, необходимые для устранения этих недостатков и оптимизации транспортных потоков в этом транспортном узле. Вносимые изменения в схему движения на рассматриваемом перекрёсток произведены с учётом того, что в действующие правила дорожного движения российской федерации не будут внесены ранее предложенные изменения.

Предлагаемая схема организации дорожного движения на перекрестке представлена на рисунке 2.

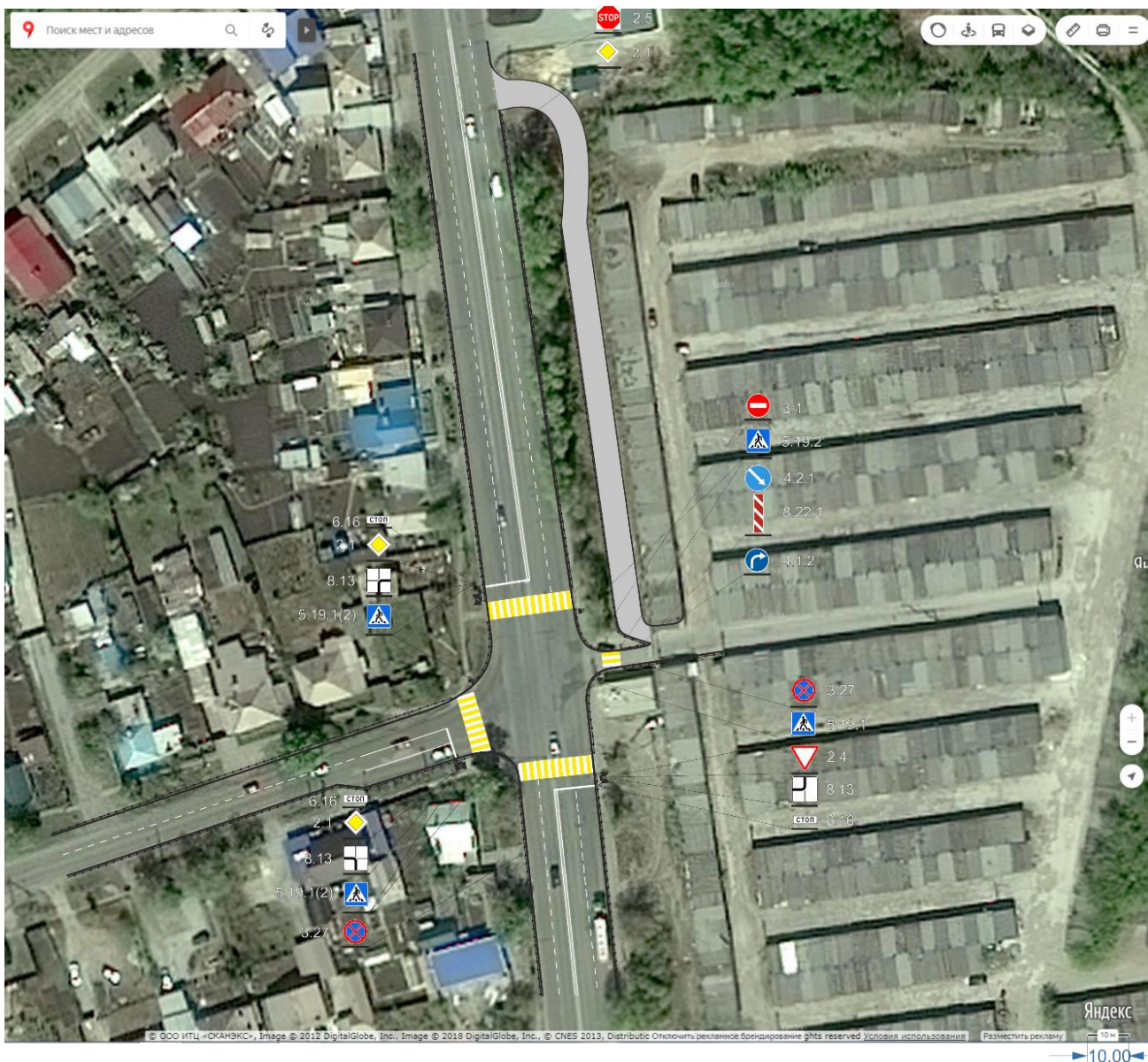


Рисунок 5.6 – Предлагаемая схема организации дорожного движения

Для достижения требований транспортной безопасности, предотвращения создания аварийных ситуаций, было принято решение исключения выезда с прилегающей территории на перекрёсток. Выезд из гаражного кооператива должен быть перенесён далее на север от перекрёстка по улице Хлебозаводская. В месте выезда с территории гаражного кооператива установленные дорожные знаки 4.2.1 – «Объезд препятствия», 8.22 – «Препятствие», 4.1.2 – «Движение направо» для предотвращения выезда на территорию перекрёстка улиц Хлебозаводская и 32 Годовщины Октября [21].


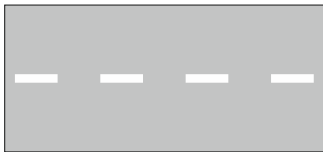
В месте примыкания к дороге установлен дорожный знак Знак 2.5 «Движение без остановки запрещено», а также сохранена возможность осуществления левого поворота. С целью исключения возможности введения в заблуждения водителей транспортных средств, двигающихся по улице Хлебозаводская, перед созданным выездом установлен дорожный знак 2.1 – «Главная дорога».

На момент обследования дорожное покрытие находилось в удовлетворительном состоянии, имеющиеся знаки установлены в соответствии с ГОСТ Р 52290–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» [20].



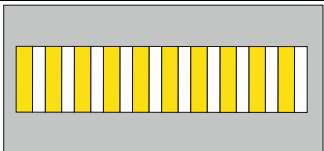
Дорожная разметка сообщает участникам дорожного движения необходимую информацию, а также с помощью нее возможно повысить безопасность дорожного движения и увеличить пропускную способность транспортного потока. Нумерация и описание разметки соответствует ГОСТу Р 51256-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»

В таблице 5.1 представлена дорожная разметка, применяемая в предлагаемой схеме организации дорожного движения на перекрестке.

Таблица 5.1 – Дорожная разметка, применяемая в предлагаемой схеме ОДД

Номер	Изображение	Назначение
1.1		Разделяет транспортные потоки и обозначает границы полос движения в опасных местах на дорогах.
1.5		Разделяет транспортные потоки противоположных направлений на дорогах, имеющих две или три полосы

Продолжение таблицы 5.1

Номер	Изображение	Назначение
1.6		Предупреждает о приближении к разметке 1.1 или 1.11, которая разделяет транспортные потоки противоположных или попутных направлений
1.12		Стоп-линия
1.14.1		Пешеходный переход

На перекрёстке сохраняется возможность въезда на прилегающую территорию. Добавлена разметка 1.12 – «Стоп линия», знаки 6.16 – «Стоп-линия». Дорожные знаки устанавливаются в соответствии с ГОСТ Р 52289–2004.

В таблице 1 представлена дорожная разметка, применяемая в предлагаемой схеме организации дорожного движения на перекрёстке.

Выводы по разделу пять

В результате проведённой работы по изменению схемы движения на рассматриваемом перекрёстке удалось добиться обеспечения безопасности дорожного движения водителей и пешеходов, была рассмотрена наиболее сложная ситуация выездом с прилегающей территории на перекрёсток, были сформирован ряд рекомендаций и предложений, относительно возможных вариантов решения поставленных вопросов безопасности.

Основываясь на выводах прошлых разделов, в силе остаётся рекомендация относительно исключения возможности осуществления выезда с прилегающей территории на перекрёсток.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Была проведена исследовательская работа, проанализированы действующие на территории Российской Федерации правила дорожного движения, рассмотрены основные положения Венской конвенции о дорожном движении, произведено сравнение правил дорожного движения стран-участниц конвенции.

Результатом стали выводы о необходимости изменения существующего определения термина «прилегающая территория», добавление новых дорожных знаков для обозначения мест выезда с прилегающих территорий в необходимых местах, а также рекомендации относительно в случае технической возможности избежание выезда с прилегающих территорий на перекрёстки.

Опираясь на международный и российский опыт и Венскую конвенцию о дорожном движении, было предложено следующее определение:

Прилегающая территория – пространство, ограниченное конструктивно и(или) с помощью разметки, не предназначенное для сквозного проезда, выезд из которого осуществляется на дорогу и(или) проезжую часть. Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

В результате проведённой работы по изменению схемы движения на рассматриваемом перекрёстке удалось добиться обеспечения безопасности дорожного движения водителей и пешеходов, была рассмотрена наиболее сложная ситуация выездом с прилегающей территории на перекрёсток, были сформирован ряд рекомендаций и предложений, относительно возможных вариантов решения поставленных вопросов безопасности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Проблемы вызванные автомобилизацией. Информационный справочник. – <https://www.themalaysianinsight.com/s/158563>.
- 2 Аналитическое агентство «АВТОСТАТ». Информационный справочник. – <https://www.autostat.ru>.
- 3 Федеральная служба государственной статистики. Информационный справочник. – www.gks.ru/free_doc/new_site/business/trans-sv/t3-4.xls.
- 4 Центр экономики транспорта НИУ ВШЭ. Информационный справочник. – <https://iq.hse.ru/news/261063512.html>.
- 5 Гатиятуллин, М.Х. Мировой опыт в обеспечении безопасности движения на российских дорогах / М.Х. Гатиятуллин, Р.Ю. Волкова // Техника и технология транспорта. – 2018. – № 1. – с. 8.
- 6 Пугачев, И.Н. Организация движения автомобильного транспорта в городах: учебное пособие / И.Н. Пугачев. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеанского гос. ун-та, 2005. – 196 с.
- 7 Правила дорожного движения России. Информационный справочник. – http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674.
- 8 Статистика ДТП Всемирной организации здравоохранения. Информационный справочник. – https://www.who.int/gho/road_safety/mortality/number_text/en/.
- 9 Венская конвенция о дорожном движении (Convention on Road Traffic). Информационный справочник. – <https://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/crt1968e.pdf>.
- 10 Венская конвенция о дорожном движении на русском языке. Информационный справочник. – http://www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_RU.pdf.
- 11 Правила дорожного движения СССР. Информационный справочник. – <https://www.zr.ru/archive/zr/1972/12/pravila-dorozhnogo-dvizhieniia>.
- 12 Правила дорожного движения Украины. (Правила дорожного руху). Информационный справочник – <http://pdd.ua/>.

13 Правила дорожного движения Великобритании (The Highway Code). Информационный справочник. – <https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code>.

14 Правила дорожного движения Германии (Straßenverkehrs-Ordnung). Информационный справочник. – www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html.

15 Городокин, В.А. Организация дорожного движения. Расчет беззаторного проезда узла улично-дорожной сети: учебное пособие / В.А. Городокин, И.Д. Алферова. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2015. – 39 с.

16 Епифанов, Ю.А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения / Ю.А. Епифанов. – Москва: Изд-во Автотранспортное предприятие, 2008. – 154 с.

17 Городокин В.А., Вязовский А.Е. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий, осмотр места ДТП, схема места ДТП [Текст] / Городокин В.А., Вязовский А.Е.: Учебное пособие. – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2010. – 48 с.

18 Кременец, Ю.А. Технические средства организации дорожного движения / Ю.А. Кременец, М.П. Печерский, М.Б. Афанасьев. – М: Академкнига, 2005. – 279 с.

19 ГОСТ Р 51256-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования

20 ГОСТ Р 52290–2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования.

21 ГОСТ Р 52289–2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.