Типичные дорожно-транспортные ситуации, предшествовавшие происшествиям

Альбом-пособие для водителей и практических работников автомобильного транспорта, связанных с организацией и обеспечением безопасности дорожного движения

Третье издание

Москва 2000 г.

gost.e-ecolog.ru

В Пособии приведены основные общие статистические закономерности распределения дорожно-транспортных происшествий и некоторые показатели состояния аварийности в России в сравнении с аналогичными показателями в экономически развитых странах. Рассмотрены типичные ситуации дорожного движения, предшествовавшие происшествиям, а также ошибочные действия водителей, приведшие к их возникновению. Приведены примеры происшествий. Даются рекомендации по предотвращению подобных происшествий в будущем для служб, чья деятельность связана с обеспечением безопасности дорожного движения.

Автор Б.Ф.Лончинский. В создании альбома-пособия принимали участие:
В.Н.Иванов, А.К.Васильев, В.А.Абрамов, И.Н.Талицкий, А.П.Краснощеков, А.И.Корнеев, И.Н.Назин (рисунки)

Принятые сокращения:

РФ - Российская федерация;
ДД - Дорожное движение;
ТС - Транспортное средство;
БДД - Безопасность дорожного движения;
ПДД - Правила дорожного движения;
ДТП - Дорожно-транспортное происшествие;
ОП - Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;
ГИБДД - Государственная инспекция безопасности дорожного движения;
АТП - Автотранспортное предприятие;
ДО - Дорожная организация.

© ТОО НПО "Искра-1"
Б.Ф.Лончинский
И.Н.Назин (рисунки)

ПРЕДИСЛОВИЕ

Очень часто ошибки водителей при управлении транспортными средствами обходятся обществу слишком дорого, так как они оплачиваются жизнями и здоровьем людей. Почти у каждого есть знакомые, друзья или родственники, которые стали жертвами ДТП. В списках погибших в дорожных происшествиях - и известные всему миру лица, и люди простых профессий, а списки эти все пополняются новыми и новыми именами.

Борьба с ДТП во всех странах мира уже давно рассматривается как национальная проблема, требующая к себе постоянного внимания и принятия мер к уменьшению ущербности от автомобиля. Эта проблема существует и в России. Учитывая ландшафтные и климатические условия, а следовательно и состояние автомобильных дорог, а также уровень автомобильно-дорожной грамотности населения, проблема ДТП в РФ является еще более актуальной, чем в других экономически развитых странах.

Ежедневно на автомобильных дорогах России по статистическим данным последних 10-ти лет в дорожно-транспортных происшествиях погибает 80 - 100 человек и около 500 - 600 человек получают травмы различной степени тяжести. Около 60 процентов от этого числа - люди в возрасте от 17 до 40 лет. Каждый десятый из числа погибших и каждый восьмой из числа раненных это подросток. 20 тысяч водителей ежегодно погибают в ДТП, либо получают ранения с постоянной утратой трудоспособности, или же оказываются на скамье подсудимых, как виновники происшествий. Учитывая число жителей в РФ (около140 млн.чел.), естественную смертность по старости, а также смертность по другим причинам, эта статистика говорит сама за себя и никаких дополнительных комментариев не требует.

Одним из путей снижения количества ДТП является обучение дорожной грамотности и культуре людей, участвующих в дорожном движении, а такими являются все, находящиеся на улице. В первую очередь это относится к водителям.

Статистика свидетельствует, что около 90 процентов происшествий с пострадавшими происходит в типичных, повторяющихся дорожно-транспортных ситуациях, в которых водители допускают ошибки. Это позволяет сделать вывод, что изучение Правил дорожного движения должно дополняться ситуационным обучением, в основу которого закладывается изучение ошибочных действий водителей в конкретных дорожно-транспортных ситуациях.

Предлагаемая классификация дорожно-транспортных происшествий построена по критерию ошибочных действий водителя приведших к их возникновению. В пособии авторы старались не применять таких обобщенных понятий - причин ДТП, как водитель на справился с управлением, выехал за осевую линию, превысил скорость движения и т.д., призывающих ездить с меньшей скоростью (что также немаловажно), а представлены ситуации, из которых видно, что предшествовало тому, что водитель выехал за осевую линию, не справился с управлением и т.д. и совершил ДТП. Процесс обучения и совершенствования профессионального мастерства водителей строится на уже совершенных другими водителями ошибках в предвидении опасных дорожно-транспортных ситуаций и на прогнозе хода их развития, на основе чего и вырабатывается правильная тактика поведения на дороге и техника управления автомобилем.

Пособие рекомендуется использовать в качестве методической литературы при первоначальном обучении водителей, при повышении их профессионального мастерства, при проведении предрейсовых инструктажей. Целесообразно на основе представленного материала подготовить наглядные пособия и разместить их в местах, где часто бывают водители, - диспетчерской, кабинете по безопасности движения и т.д. Особенно важно

проводить разбор и анализ конкретных дорожных происшествий, совершенных либо водителями автопредприятия, либо другими водителями на маршрутах работы транспорта данного предприятия. При этом работники по безопасности движения должны не только точно подобрать аналог, но и проанализировать смежные ситуации, факторы и условия, способствующие возникновению ошибок, привести примеры из своей практики, предложить водителям вспомнить сходные ошибки, независимо от того, привели ли они к дорожному происшествию. Пособие может быть полезно также и при разрешении определенных конфликтных ситуаций между водителями, так как к каждому разделу ситуаций выписаны пункты Правил дорожного движения, которые в той или иной мере могут касаться причин возникновения данного конкретного ДТП.

Удобство предлагаемого пособия - его простота, наглядность, максимальная достоверность. В качестве примеров приводятся происшествия, в основном за 1991 год и с автобусами, которые всегда требовали к себе особого разбирательства. Эти примеры взяты из телетайпограмм. Их редакция заключалась лишь в исключении из текста фамилий водителей, их возраста, стажа, принадлежности транспортных средств и т.д.

Замысел работы над пособием преследует цель - уберечь водителя от совершения или участия в дорожно-транспортном происшествии, сохранить жизнь и здоровье ему и другим участникам дорожного движения.

РАЗДЕЛ 1

ОБЩИЕ ОСНОВНЫЕ СТАТИСТИЧЕСКИЕ ЗАКОНОМЕРНОСТИ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ДТП В РФ, г. МОСКВЕ И НЕКОТОРЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИ РАЗВИТЫХ СТРАНАХ

Анализ динамики аварийности на дорогах России позволяет сделать вывод о некоторых положительных тенденциях. Однако для достижения показателей, характеризующих состояние аварийности в ряде экономически развитых стран, в России предстоит еще очень большая и длительная работа. Можно с уверенностью сказать, что в ближайшие 10-20 лет проблема борьбы с аварийностью для России будет чрезвычайно актуальна. В этих условиях необходимо воспользоваться уже имеющимся опытом автомобилизации ряда стран, извлекая из него положительные уроки. Причем, один из основных моментов, не требующий особых затрат, - это пропаганда дорожной грамотности и культуры.

ДТП, сохранение жизни и здоровья людей в транспортном процессе - явление, которое в той или иной мере касается всех. В первую очередь оно относится к конструкторам, строителям и людям, эксплуатирующим автомобили, к дорожникам, организаторам движения и органам, контролирующим его, к медицинским работникам, юристам, работникам образовательных учреждений и т.д. (включая домохозяек). Поэтому, к приведенным ниже таблицам и диаграммам в основном не приводится никаких комментариев. Читателю предоставлена возможность делать их самому в зависимости от его профессиональной ориентации.

Таблицы, графики, диаграммы позаимствованы, а некоторые построены на основе опубликованной в открытой печати статистической информации Главного Управления ГИБДД МВД России, ГИБДД г.Москвы, НИИ автомобильного транспорта Минтранса России. Они отображают лишь наиболее общие закономерности, существующие в процессе дорожного движения. Публикация же их в данной работе служит целям повышения дорожной грамотности общества.

Таблица 1

Количество дорожно-транспортных происшествий, погибших и раненных в них в Российской Федерации (1988-1999гг.)

Годы	Количество ДТП	Число погибших	Число раненных	Тяжесть последствий*
1988	161320	25938	176583	12,8
1989	189986	32739	207628	13,6
1990	197362	35366	214839	14,1
1991	197659	37510	214409	14,9
1992	184975	36471	200026	15,4
1993	178651	37120	192802	16,1
1994	174908	35599	189877	15,8
1995	167280	32791	183926	15,1
1996	160523	29468	178378	14,2
1997	156500	27700	177900	13,5
1998	160300	29021	183846	13,6
1999	159823	29718	182123	14.0

Таблица 2

Количество дорожно-транспортных происшествий, погибших и раненных в них в г. Москве (1988-1999гг.)

Годы	Количество ДТП	Число погибших	Число раненных	Тяжесть последствий
1988	6481	751	7030	9,7
1989	7399	974	7903	10,9
1990	7727	1166	8144	12,5
1991	7654	1197	7913	13,1
1992	7767	1360	3157	14,3
1993	8379	1473	8779	14,4
1994	8276	1458	8481	14,7
1995	7760	1309	7864	14,3
1996	7077	1045	7274	12,6
1997	7134	925	7665	10,8
1998	6941	884	7418	10,6
1999	7049	1027	7524	12,0

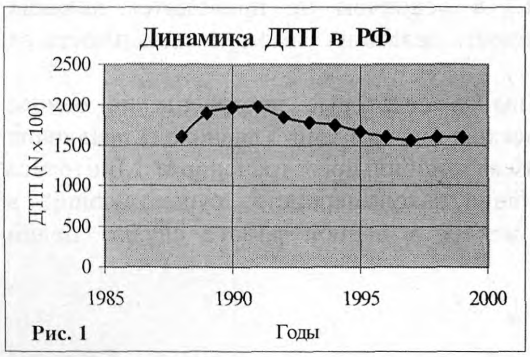


Рис. 1

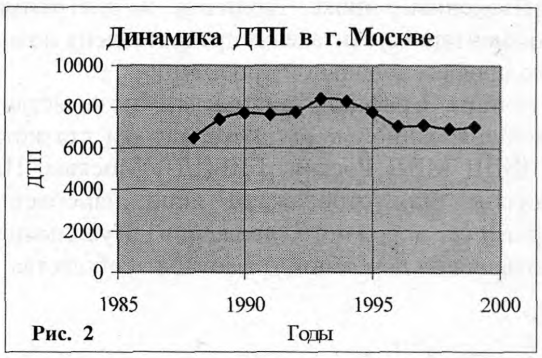


Рис. 2

* Тяжесть последствий = Число погибших в ДТП / число пострадавших в ДТП х 100
Число пострадавших в ДТП = число раненных в ДТП + число погибших в ДТП

Тяжесть последствий ДТП - комплексный показатель, зависящий от целого ряда показателей, в частности, от активной и пассивной безопасности транспортного средства, дорожно-транспортных ситуаций, возникающих на дороге в процессе движения транспортных средств, дорожных условий, дорожной грамотности общества и т.д. Объяснить столь сильное его различие с экономически развитыми странами, равно как и показателей числа погибших в 100 ДТП, числа погибших на 10 тыс. транспортных средств и др. (см. таблицы: 1; 2; 3; 4; 23;) можно лишь одним - уровнем цивилизованности общества. Это понятие, по мнению авторов, несколько шире, чем распространенное понятие уровня автомобилизации общества, характеризуемое количеством автомобилей на 100 жителей и зависящее от степени экономического развития и размеров страны.

Таблица 3

Относительные показатели аварийности в РФ (1989 -1999гг.)

Год	Число погибших в 100 ДТП	Число пострадавших в ДТП на 100 тыс. населения	Кол-во ДТП на 10 тыс. единиц транспорта
1989	17,2	163,1	80,5
1990	17,9	169,1	84,8
1991	19,0	169,6	85,4
1992	19,7	158,8	71,6
1993	20,8	155,0	65,7
1994	20,4	152,0	61,0
1995	19,6	146,1	57,0
1996	18,4	140,5	53,6
1997	17,7	138,9	52,3
1998	18,1	143,9	51,7
1999	18,5	139,0	53,3

Таблица 4

Показатели тяжести последствий ДТП в России в сравнении с некоторыми зарубежными странами (1994 г.)

Страны	Число погибших в 100 ДТП	Число раненных в 100 ДТП	Тяжесть последствий
Румыния	30,7	87	26,0
Россия	**20,4**	109	**15,8**
Польша	12,6	120	9,5
Венгрия	7,5	130	5,5
Дания	6,6	117	5,3
Финляндия	7,7	137	5,3
Испания	7,2	144	4,7
Швеция	3,7	132	2,7
Германия	2,5	131	1,9
Норвегия	3,4	133	2,5
Австрия	3,2	128	2,4
Франция	6,4	142	4,3
США	1,9	150	1,2

При сравнении числа погибших в ДТП в разных странах следует иметь ввиду существующие различия в системе отчетности. В соответствии с рекомендациями Организации Объединенных Наций погибшим в ДТП считается лицо погибшее на месте происшествия или умершее от последствий такового в продолжении последующих 30 дней. В России, Италии – погибшим в ДТП считается тот, кто умирает в течении 7 суток после него, в Греции – в течении 3 суток, в Испании – в течение 24 часов, а в США погибшим в ДТП считается тот, кто умирает после ДТП в течение года. Естественно сопоставлять такую статистику не очень корректно. Однако при ее сравнении принимается допущение, что если человек после ДТП не умирает в течение недели, то вероятность того, что он умрет в течение года небольшая. Тем не менее и это обстоятельство реальные показатели в России еще более ухудшает.

Таблица 5

Распределение ДТП в РФ по месту их совершения

Место совершения ДТП	Кол-во ДТП (%)	
	1998г.	1999г.
В городах и населенных пунктах	72,4	72,9
Автомобильные дороги вне городов и нас. пунктов	27,2	26,8
Другие места	0,4	0,3

Таблица 6

Распределение количества ДТП и числа пострадавших в городах и населенных пунктах РФ по элементам плана дороги (1998г.)

Элемент плана	Удельный вес (%)			Тяжесть последствий ДТП
	Кол-во ДТП	Число погибших	Число раненных	
Прямая в плане	*93,5*	*90,3*	*92,8*	*10,3*
Кривая в плане	6,5	9,7	7,2	13,8

Таблица 7

Распределение количества ДТП и числа пострадавших в РФ на дорогах вне городов и населенных пунктов по элементам плана дороги (1998г.)

Элемент плана	Удельный вес (%)			Тяжесть последствий ДТП
	Кол-во ДТП	Число погибших	Число раненных	
Прямая в плане	85,0	86,0	84,2	20,4
Кривая в плане	15,0	14,0	15,8	18,2

Таблица 8

Распределение количества ДТП и числа пострадавших на автомобильных дорогах РФ по элементам дорожной обстановки (1998г.)

Участок дороги, инженерные обустройства, сооружения	Кол-во ДТП	Уд. Вес (%)	Тяжесть последствий ДТП
Мост, эстакада	747	1,7	22,4
Тоннель	6	0,01	27,8
Пешеходный переход	240	0,5	11,2
Перекресток	2959	6,7	13,5
Перегон	39252	88,7	21,3
Железнодорожный переезд	128	0,3	29,4
Остановка общественного транспорта	378	0,9	21,3

Таблица 9

ДТП в РФ, в которых зарегистрированы неудовлетворительные дорожные условия

Показатели аварийности	Годы				
	1994	1995	1996	1997	1998
ДТП (кол-во)	21971	20431	17672	24114	17973
Доля в общем кол-ве ДТП (%)	**12,5**	**12,2**	**11,0**	**15,4**	**11,2**
Погибло (чел.)	4542	4083	3369	4474	3486
Ранено (чел.)	24539	23182	20362	27623	20679
Тяжесть последствий ДТП	15,6	15,0	16,0	13,9	14,0

Таблица 10

Основные виды неудовлетворительных дорожных условий в ДТП по РФ (1998 г.)

Неудовлетворительные дорожные условия	% в ДТП с неудовлетвори тельными дорожными условиями	% в общем кол-ве ДТП	Тяжесть последствий
Неровное покрытие	12,7	1,4	14,9
Дефекты покрытия	4,9	0,5	13,0
Низкие сцепные качества покрытия	51,8	5,8	12,3
Недостаточное освещение	12,3	1,4	20,7
Неисправное освещение	4,1	0,5	18,5
Ограниченная видимость	6,4	0,7	17,3

Таблица 11

Распределение ДТП по их видам в РФ

Виды ДТП	Количество ДТП (%)			
	1989г.	1997г.	1998г.	1999г.
Столкновение	29,5	24,5	24,5	24,7
Опрокидывание	17,6	14,0	13,5	13,1
Наезд на стоящее ТС	2,5	2,5	2,6	2,6
Наезд на препятствие	6,1	6,4	6,5	6,2
Наезд на пешехода	37,5	47,0	46,6	47,9
Наезд на велосипедиста	4,1	2,8	2,9	
Наезд на гужевой тр-т	*	0,4	0,3	} 5,5
Падение пассажира	*	0,8	0,7	
Иные виды ДТП	2,4	1,6	1,5	

* Здесь и далее по тексту автор не располагает статистическими данными

Таблица 12

Распределение ДТП по их видам в г. Москве

Виды ДТП	Количество ДТП (%)			
	1990г.	1991-1995гг.	1997г.	1998г.
Наезд на пешехода	64,5	67,9	63,6	62,5
Столкновение	22,1	19,3	22,4	24,0
Опрокидывание	*	1,3	0,9	0,8
Наезд на препятствие и стоящее ТС	10,0	10,5	12,9	11,7
Иные виды ДТП	*	0,9	1,0	1,0

Таблица 13

Основные причины совершенных ДТП в РФ

Причины ДТП	% в общем количестве ДТП			
	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.
Нарушение ПДД водителями	75,0	74,9	75,0	75,4
Нарушение ПДД пешеходами	27,1	26,9	30,4	29,7
Неудовлетворительное состояние улиц и дорог	12,2	11,0	15,4	11,2
Технические неисправности	1,5	1,2	4,0	2,8

Таблица 14

Основные причины совершенных ДТП в г. Москве

	% в общем количестве ДТП			
	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.
Нарушение ПДД водителями	50,2	49,8	55,2	52,6
Нарушение ПДД пешеходами	49,8	50,2	44,3	47,0
Неудовлетворительное состояние улиц и дорог	*	*	24,9	22,6
Технические неисправности	*	*	2,9	0,2

Таблица 15

Соотношение виновности водителей и пешеходов в ДТП в РФ и г. Москве (среднее 1990 - 1996гг.)

Регион	Виновность в ДТП водителей (%)	Виновность в ДТП пешеходов (%)
РФ	75	25
г. Москва	51	49

Таблица 16

Распределение ДТП в РФ по основным видам нарушений ПДД водителями ТС

Виды нарушений	% в ДТП совершенных по вине водителей						
	1992г.	1993г.	1994г.	1995г.	1996г.	1997г.	1998г.
Управление ТС в нетрезвом состоянии	25,1	25,0	21,1	24,4	23,1	20,8	19,8
Отсутствие прав на управление ТС	32,5	30,9	30,7	29,2	27,1	24,7	24,3
Превышение установлен. скорости	16,5	17,5	19,0	19,7	20,3	11,0	9,6
Несоответствие скорости конкретным дорожным условиям	*	*	*	*	*	22,0	28,6
Неподчинение сигналам регулирования; требов. разметки; дор. знакам	2,3 14,8	2,3 14,4	2,4 14,0	2,3 13,4	2,3 13,0	* 2,9	* 3,1
Нарушение правил обгона; Выезд на полосу встречн. движения	*	*	*	*	*	16,3	18,0
Нарушение правил проезда перекрестков; несоблюдение очередности проезда	7,8 9,7	6,9 10,4	6,1 10,3	6,0 10,7	6,2 11,7	8,9 *	9,5 *
Нарушение правил маневрирования	1,9	2,1	2,4	2,6	2,8	3,7	4,4
Нарушение правил проезда пешеходных переходов	2,5	2,3	2,3	2,4	2,8	3,5	4,2
Несоблюдение дистанции	2,3	2,0	2,0	2,2	1,8	*	2,5
Эксплуатация технически неисправного транспорта							

Все остальные виды нарушений, не вошедших в таблицу, составляют 1,1 и менее процента.

Таблица 17

Распределение ДТП в г. Москве по основным видам нарушений ПДД водителями ТС

Виды нарушений	% в ДТП совершенных по вине водителей		
	1995г.	1997г.	1998г.
Управление ТС в нетрезвом состоянии	9,5	13,8	15,9
Превышение скорости	23,1	42,0	38,1
Неподчинение сигналам регулирования	1,7	*	*
Нарушение правил маневрирования	15,0	14,5	15,6
Выезд на встречную полосу	9,8	*	*
Проезд перекрестков	4,9	8,9	9,4
Несоблюдение дистанции	2,8	*	*
Иные	32,4	*	*

Таблица 18

Распределение ДТП в г. Москве по основным видам нарушений ПДД пешеходами

Виды нарушений	Количество ДТП (%)		
	1990-1995гг.	1997г.	1998г.
Переход в неустановленном месте	91,6	73,4	78,5
Неожиданный выход из-за транспорта	4,2	11,1	8,3
Переход на запрещающий сигнал светофора	3,2	3,7	4,2
Нетрезвое состояние	15,2	16,4	12,4

Таблица 19

Распределение ДТП в РФ по основным видам нарушений ПДД пешеходами

Виды нарушений	Кол-во ДТП (%)	
	1997г.	1998г.
Переход проезжей части в неустановленном месте	58,3	59,5
Неподчинение сигналам регулирования ДД	5,2	5,2
Неожиданный выход на проезжую часть из-за ТС, деревьев, сооружений и др.	19,8	17,5
Передвижение по проезжей части при наличии тротуара	4,2	4,1
Появление ребенка на проезжей части без взрослого	3,1	2,6
Игра на проезжей части	1,6	1,5
Состояние опьянения	23,8	23,2

Таблица 20

Распределение пострадавших в ДТП в РФ по категориям участников ДД (1995г.)

Категории участников ДД	Погибло (% от общего числа погибших)	Ранено (% от общего числа раненых)	Кол-во пострадавших в ДТП (% от общего числа)
Водители	31,2	27,8	29,5
Пассажиры	26,2	31,8	29,0
Пешеходы	39,5	37,6	38,6
Иные участники ДД	3,1	2,8	2,9

Таблица 21

Распределение пострадавших в ДТП в г. Москве по категориям участников ДД

Категории участников ДД	1991 - 1995гг.		1997г.		1998г.	
	Погибло (% от общего числа погибших)	Ранено (% от общего числа раненых)	Погибло (% от общего числа погибших)	Ранено (% от общего числа раненых)	Погибло (% от общего числа погибших)	Ранено (% от общего числа раненых)
Водители	19,5	20,8	22,1	23,6	24,1	23,8
Пассажиры	15,7	21,9	19,7	21,1	18,7	21,6
Пешеходы	64,8	57,3	58,2	55,3	56,9	54,6

В таблице 15 (см. также и таблицу 14) представлены сведения которые вызывают вопросы, связанные с тем, что это либо действительно большое количество ситуаций, в которых виновны водители, либо это определенное направление в подходе расследования ДТП.

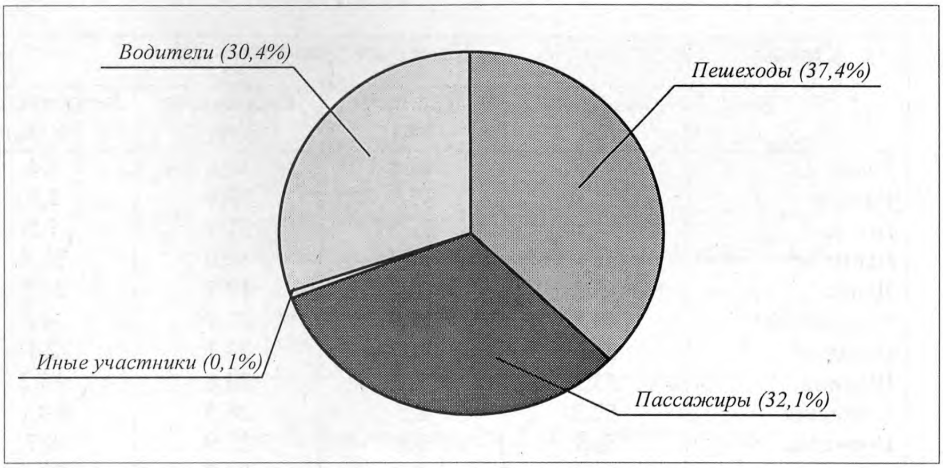


Рис.3 Распределение числа пострадавших в ДТП (%) в РФ по основным категориям участников дорожного движения (1998г.)

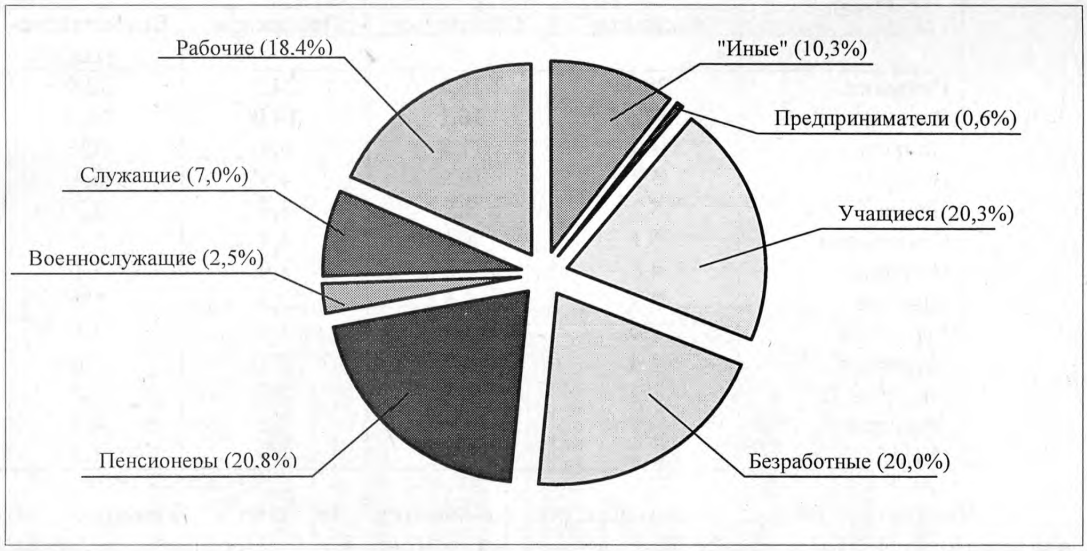


Рис. 4. Распределение числа пострадавших в ДТП пешеходов (%) в РФ по отдельным социальным группам (1998г.)

Таблица 22

Распределение пострадавших в ДТП в России и некоторых зарубежных странах по категориям участников дорожного движения (1994г.)

Страны	Категории участников ДД			
	Водители (%)	Пешеходы (%)	Пассажиры (%)	Велосипедисты (%)
Румыния	15,7	48,8	22,6	6,4
Россия	**26,6**	**37,9**	**33,0**	**2,5**
Польша	28,1	32,0	31,9	7,5
Венгрия*	35,9	17,7	34,0	12,4
Дания	45,3	10,7	19,9	23,5
Финляндия*	44,8	12,4	27,9	14,8
Испания	52,2	11,7	33,1	2,5
Швеция	53,3	7,2	23,6	15,2
Германия	52,2	8,5	24,5	14,1
Норвегия	53,1	9,8	27,9	8,7
Австрия	54,8	9,1	23,7	11,4
Франция	54,2	11,6	25,6	3,9
США	63,0	2,9	31,7	1,9

* По данным 1993г.

Таблица 23

Тяжесть последствий ДТП в России и некоторых зарубежных странах по категориям участников дорожного движения (1994г.)

Страны	Число погибших на 100 пострадавших в ДТП			
	Водители	Пешеходы	Пассажиры	Велосипедисты
Румыния	28,3	25,5	24,7	32,9
Россия	**17,5**	**16,1**	**14,0**	**15,3**
Польша	10,0	11,8	6,4	10,3
Венгрия*	5,3	10,9	4,5	6,4
Дания	6,2	8,5	3,9	3,2
Финляндия*	6,1	8,4	4,4	5,2
Испания	4,6	7,2	3,9	5,1
Швеция	2,9	5,5	2,3	1,6
Германия	2,0	3,3	1,6	1,1
Норвегия	2,4	3,7	2,2	1,6
Австрия	2,4	4,5	2,2	1,2
Франция	4,8	4,9	3,8	4,1
США	1,1	5,7	1,0	1,3

*По данным 1993г.

Читателю предлагается обратить внимание на очень большую тяжесть последствий ДТП в период с 22-х до 6-ти часов. (рис. 8 и 9). Несмотря на уменьшение общего количества ДТП в это время, тяжесть последствий возрастает в 2 раза.

Определенный интерес представляют сведения, представленные в таблице 25. Чем объяснить столь сильное различие в количестве случаев употребления алкоголя водителями Москвы от средних значений по России? Культурой? Дорожной грамотностью? Более напряженными условиями работы? Более жестким контролем со стороны ГИБДД?

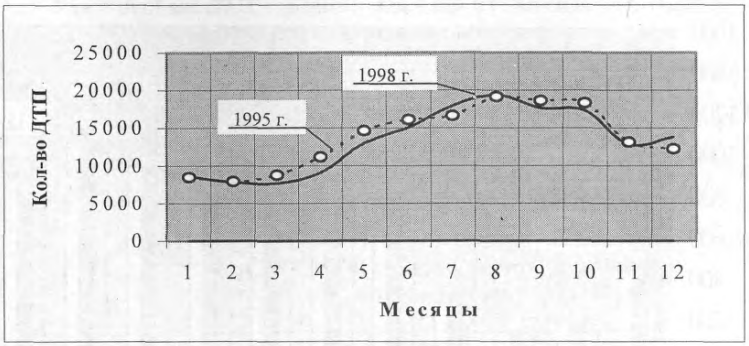


Рис. 5. Распределение ДТП в РФ по месяцам

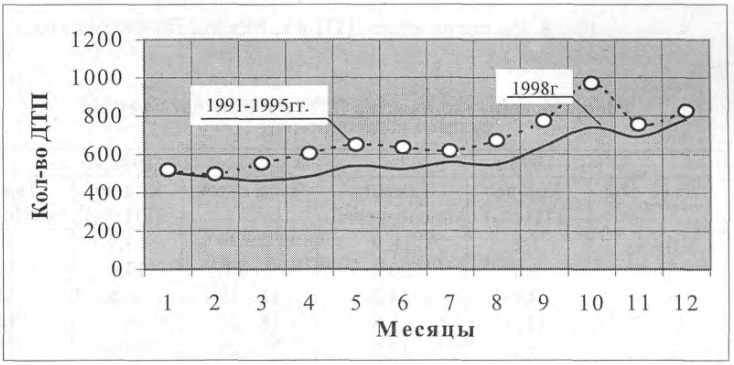


Рис. 6. Распределение ДТП в г. Москве по месяцам

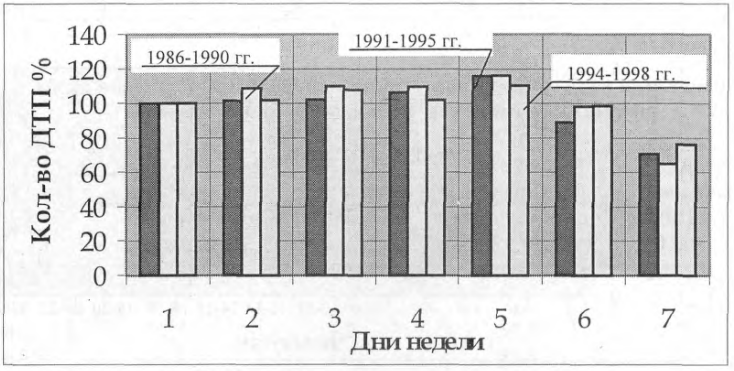


Рис 7. Распределение ДТП в г. Москве по дням недели

(понедельник принят за 100%)

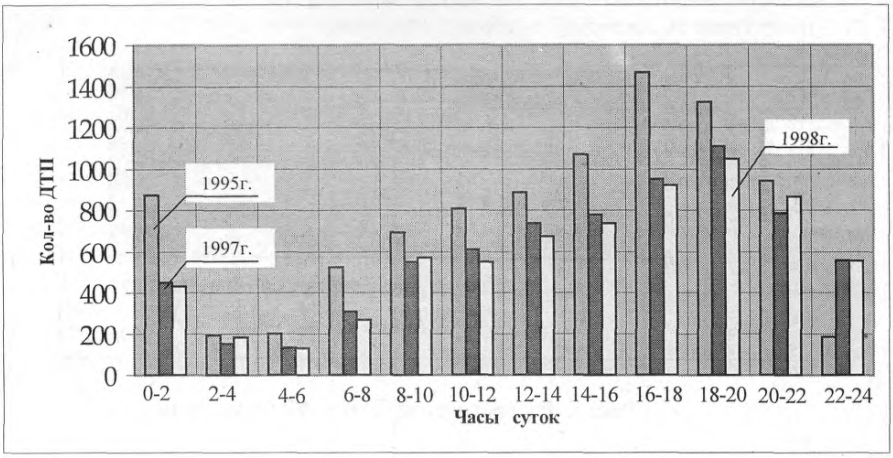


Рис.8 Распределение ДТП в г. Москве по часам суток

Таблица 24

Распределение количества ДТП в РФ по часам суток

1995 г.			1998 г.		
Часы суток	Кол-во ДТП (%)	Тяжесть последствий	Часы суток	Кол-во ДТП (%)	Тяжесть последствий
0 - 3	7,2	18,9	0 - 7	13,4	18,6
3 - 6	3,0	20,3	7 - 11	13,0	12,4
6 - 9	8,1	14,2	11 - 18	36,6	11,0
9 - 12	12,9	11,8	18 - 22	26,5	14,2
12 - 15	15,8	12,6	22 - 24	10,5	15,9
15 - 18	21,4	14,2			
18 - 21	20,0	16,4			
21 - 24	11,6	17,9			

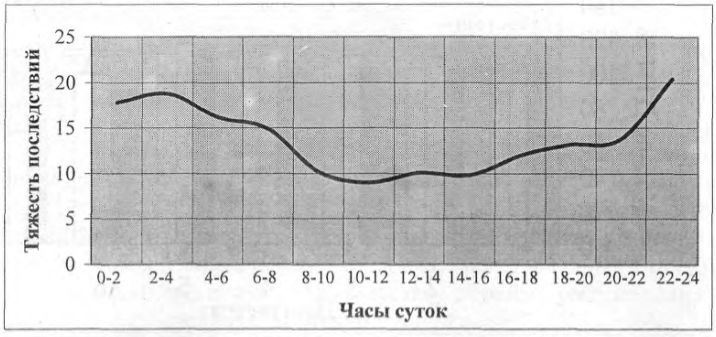


Рис. 9. Распределение тяжести последствий ДТП в г. Москве по часам суток (среднее 1995-1998гг.)

Таблица 25

Удельный вес ДТП, совершенных в РФ и г. Москве водителями, находящимися в нетрезвом состоянии

Регион	Процент от общего количества ДТП											
	88г.	89г.	90г.	91г.	92г.	93г.	94г.	95г.	96г.	97г.	98г.	99г.
РФ	19,8	20,5	19,2	18,1	19,1	18,6	18,6	18,5	17,3	15,6	14,9	14,4
г. Москва	6,4	7,2	7,4	7,4	7,2	4,9	5,1	4,7	5,3	7,6	8,4	7,9

Таблица 26

Распределение ДТП в РФ по стажу работы водителей, в происшествиях, совершенных по их вине (1998г.)

Водительский стаж	% от общего кол-ва ДТП по вине водителей	Тяжесть последствий ДТП
До 3 лет	45,6	12,9
3 - 9 лет	32,8	14,2
10 лет и более	21,6	14,5

Таблица 27

Относительные показатели аварийности в РФ по типам транспортных средств

Типы ТС	1992 г.		% от ДТП по вине водителей	
	Удельный вес ДТП (% от всех ДТП)	Тяжесть последствий	1997 г.	1998 г.
Легковой	53,5	12,5	60,2	63,0
Грузовой	26,4	22,4	9,5	8,6
Автобус	7,1	15,5	2,9	2,6
Мототранспорт	24,5	12,1	15,5	14,4
Электротранспорт	1,5	14,4	*	*
Тракторы и самоходные механизмы	3,9	30,5	2,3	1,8

Таблица 28

Абсолютные и относительные показатели травматизма водителей различных типов транспортных средств в РФ (1994г)

Типы ТС	Кол-во погибших водителей (% от общего кол-ва)	Число погибших водителей на 10 тыс. ТС	Кол-во раненных водителей (% от общего кол-ва)	Число раненных водителей на 10 тыс. ТС
Грузовые	11,2	2,8	3,1	3,7
Автобусы	1,4	2,4	1,7	14,1
Легковые	53,2	4,2	54,4	20,3
Мототрансп.	34,2	3,4	40,8	19

Таблица 29

Абсолютные и относительные показатели травматизма пассажиров различных типов транспортных средств в РФ (1994г)

Типы ТС	Кол-во погибших пассажиров (%)	Число погибших пассажиров на 10 тыс. ТС	Кол-во раненных пассажиров (%)	Число раненных пассажиров на 10 тыс ТС
Грузовые	25,6	6,4	18,8	29
Автобусы	3,1	5,3	5,4	56,4
Легковые	59,4	4,7	60,5	29,3
Мототрансп.	11,9	1,2	15,3	9,2

Таблица 30

ДТП в РФ из-за технических неисправностей транспортных средств

Показатели аварийности	Г о д ы				
	1994	1995	1996	1997	1998
ДТП (кол-во)	2274	2436	1998	6227	4558
Доля в общем кол-ве ДТП (%)	**1,3**	**1,5**	**1,3**	**4,0**	**2,8**
Погибло (чел.)	542	516	296	1343	1026
Ранено (чел.)	2648	2984	2357	7446	5330
Тяжесть последствий	17,0	14,7	14,4	15,3	16,1

Таблица 31

Распределение ДТП в РФ по видам технических неисправностей транспортных средств

Виды неисправностей	Кол-во ДТП (%)		
	1985-1989гг.	1995г.	1998г.
Тормоза	30,6	28,7	36,1
Свет	24,6	25,7	26,2
Рулевое управление	11,5	11,6	13,6
Шины	9,8	13,4	15,9
Колеса	8,4	9,2	4,0
Поломки и обрывы сцепных устройств	4	2,5	1,5
Иное	11,1	12,3	20,7

Таблица 32

Распределение по местам наибольшего повреждения ТС в ДТП по РФ (1998г.)

Места наибольшего повреждения	ДТП (% от общего кол-ва)	Погибло (% от общего числа)	Ранено (% от общего числа	Тяжесть последст-вий ДТП
Середина передней части ТС	61,1	74,3	70,3	14,3
Передний левый угол ТС	26,0	31,9	31,7	13,7
Передний правый угол ТС	25,8	28,0	29,2	13,1
Середина задней части ТС	8,2	8,6	9,4	12,6
Задний правый угол ТС	4,7	4,7	5,5	11,8
Задний левый угол ТС	5,5	5,2	6,4	11,4
Середина левой стороны ТС	7,6	8,7	9,1	13,0
Середина правой стороны ТС	7,0	7,7	8,2	12,9

Таблица 33

Распределение ДТП и числа пострадавших в них по количеству транспортных средств, участвовавших в происшествии в РФ (1998г.)

Кол-во ТС участвовавших в ДТП	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть последст-вий ДТП
	абс. число	% от общего кол-ва ДТП	(чел.)	% от общего числа погибших	(чел.)	% от общего числа раненных	
1 ТС	109095	68,1	18059	62,2	111166	60,5	14,0
2 ТС	48008	29,9	10149	35,0	67428	36,7	13,1
3 ТС	2791	1,7	707	2,4	4530	2,5	13,5
4 ТС	345	0,2	94	0,3	605	0,3	13,4
5 ТС	45	0,028	11	0,038	85	0,046	11,5
6 ТС	11	0,007	1	0,003	22	0,012	4,3
7 ТС	3	0,002	-	-	3	0,002	0,0
8 ТС	2	0,001	-	-	7	0,004	0,0

Таблица 34

Структура автомотопарка РФ и некоторых зарубежных стран (за 1990 г., в % от общей численности парка)

Страна	Грузовые а/м	Легковые а/м	Автобусы	Мототранс-порт
Россия	12,5	43,8	2,0	41,7
США	8,2	83,8	0,3	8,2
Австрия	6,7	79,0	0,2	14,1
Англия	9,4	86,3	0,3	4,0
Венгрия	8,9	82,8	1,1	7,2
Финляндия	11,0	81,3	0,4	7,3
Франция	11,0	77,0	0,2	11,8
Швеция	7,8	90,8	0,4	1,0

Таблица 35

Численность автомототранспорта некоторых стран в 1993 г.

Страны	Количество ТС	в % к 1990 г.	Кол-во ТС на 100 жителей
Румыния	2 459 335		11
Россия	27 191 443		18
Польша	9 114 076	118,1	24
Венгрия	2 508 552	106,8	24
Дания	1 983 177	98,3	38
Финляндия	2 198 322	97,4	43
Испания	17 501 561	113,3	45
Швеция	3 933 823	99,2	45
Германия	37 113 292	107,5	46
Норвегия	2 142 735	101,7	49
Австрия	4 167 648	110,0	52
Франция	30 665 111	101,3	53
США	168 382 719	91,7	65



Рис. 10

В печати встречаются сведения, приводимые в таблице 35. Они могут быть представлены в иной форме, быть более свежими и т.д. Суть остается одна - на их основе делается вывод о том, что в России на каждых 10 человек приходится почти два транспортных средства. Это не так уж и плохо по сравнению с развивающимися странами, думают многие, принимая за транспортное средство только автомобили, в чем и делают ошибку. Для наведения справки можно порекомендовать читателю посмотреть таблицу 34, из которой видно, что почти около половины транспортных средств в России, это мотоциклы и мотороллеры с объемом двигателя более 50 куб. см.

Диаграмма, изображаемая на рис. 10, приводится с целью размышления над возможным наступлением предела в насыщенности города транспортными средствами, учитывая, при этом, что индивидуальные транспортные средства в г. Москве составляют около 87% от общей численности парка.

РАЗДЕЛ 2

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ ПО ПРИЧИНАМ, УСЛОВИЯМ, ОШИБОЧНЫМ ДЕЙСТВИЯМ ВОДИТЕЛЕЙ, ПРИВЕДШИХ К ИХ ВОЗНИКНОВЕНИЮ. РЕГЛАМЕНТАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЕЙ ПРАВИЛАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ПРИМЕРЫ ПРОИСШЕСТВИЙ.

Причины или условия возникновения ДТП

1. ДТП ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ВОДИТЕЛЕМ ПРАВИЛ ОСТАНОВКИ, СТОЯНКИ.

От общего количества ДТП - 2,5%

Действия водителя, приведшие к ДТП

1.1 Водитель в условиях ограниченной видимости остановил транспортное средство или оставил прицеп на проезжей части дороги без знаков оповещения.

От общего количества ДТП - 1,7%

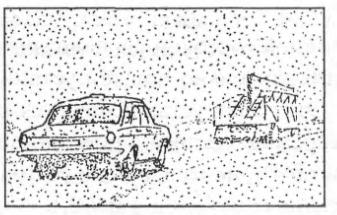
Вид ДТП

1-1



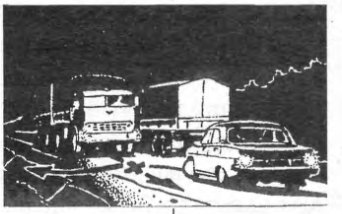
Наезд на стоящее транспортное средство или прицеп при разъезде, в условиях ограниченной его видимости из-за света фар встречного транспорта

1-2

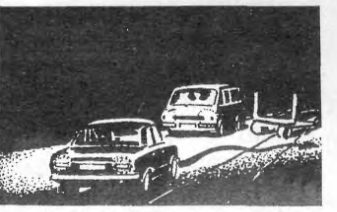


Наезд на стоящее транспортное средство или прицеп в условиях ограниченной его видимости из-за погодных условий (снег, туман, ливень, и т.п.)

1-3



1-4



1-5



1-6



Столкновение со встречным транспортом, наезд на пешехода, дорожные сооружения, съезд с полотна дороги (опрокидывание) и т. п. при избежании водителем наезда на стоящее на проезжей части дороги, в условиях ограниченной видимости, транспортное средство или прицеп

1-7 1-8 1-9



Съезд встречного транспорта с полотна дороги (опрокидывание), наезд на пешехода, дорожные сооружения и т.п. при избежании водителем столкновения с транспортом объезжающим стоящее на проезжей части дороги, в условиях ограниченной видимости, транспортное средство или прицеп

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Останавливаться нужно на правой стороне дороги **на обочине**, а при ее отсутствии - у края проезжей части. (**п. 12.1.**).

2. Стоянка запрещается вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных дорожным знаком 2.1 (Главная дорога). (**п. 12.5.**).

3. При вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена, или там, где с учетом условий видимости, транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями водитель обязан включить аварийную световую сигнализацию. (**п.7.1.**).

4. После включения аварийной световой сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии водитель незамедлительно должен установить знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь). Этот знак устанавливается на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности, однако это расстояние должно быть не менее 15 м от транспортного средства в населенных пунктах и 30 м - вне населенных пунктов. (**п.7.2.**).

Под условиями ограниченной видимости, при которых транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями, подразумевается (**авт.**):

- видимость дороги от транспортного средства ограничена продольным либо в плане ее профилем, и составляет менее 100м ;

- на остановившемся на проезжей части дороги в ночное время, либо в условиях недостаточной видимости, транспортном средстве, не включено (неисправно) габаритное освещение, стояночные огни или аварийная сигнализация, либо указанные световые приборы покрыты слоем грязи или снега, не позволяющими их своевременно увидеть;

- на проезжей части транспортное средство остановилось в ночное время, либо в условиях недостаточной видимости, таким образом, что движущимися по дороге водителями других транспортных средств не может быть своевременно замечено его габаритное освещение, стояночные огни или аварийная сигнализация, либо их заслоняет перевозимый груз (закругление дороги, перевозка длинномерных грузов и т.д.).

5. При вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена, водитель должен принять все возможные меры для отвода транспортного средства из этих мест (**п.12.6.**).

6. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию. (**п.1.5.**).

7. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, **не превышающей установленного ограничения**. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения, **которую водитель в состоянии обнаружить**, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. (**п. 10.1.**).

Рекомендации организациям обеспечивающим безопасность ДД

ГИБДД

- регулярный контроль за дорогой и своевременное принятие мер к удалению с проезжей части или предупреждению участников движения о стоящих транспортных средствах, прицепах или других предметах, вызывающих опасность для движения.

АТП

- обеспечение транспортных средств фонарями с мигающим красным светом.

ГИБДД и АТП

- контроль за наличием, состоянием, исправностью и видимостью внешних световых приборов и оборудованием транспортных средств.

ДО

- обустройство дорог обочинами и их содержание в надлежащем состоянии;

- оборудование дорог, с недостаточной шириной обочин, площадками для стоянки автомобилей.

Примеры ДТП

- 18 января, в 18 час., на 10 км автодороги Буй-Кострома, водитель автобуса ЛАЗ-695, при движении в свете фар и разъезде со встречным автомобилем, совершил наезд на стоящий на проезжей части, без знаков оповещения и с неработающим габаритным освещением, автомобиль ЗИЛ-130, которого должен был буксировать, стоящий впереди него, автомобиль УРАЛ. В результате столкновения погибли водитель автомобиля ЗИЛ и водитель автомобиля УРАЛ, закреплявшие в это время буксировочный трос. Один пассажир автобуса получил травмы.

- 25 ноября, в 18 час, на 36 км. автомобильной дороги Москва-Киев произошло падение с моста в овраг глубиной около 7 м. автобуса ЛАЗ-695. В результате падения 3 пассажира погибли, 24 ранены.

Происшествие произошло при следующих обстоятельствах. Водитель автомобиля ЗИЛ-130В перевозил бревна от разобранного дома. Опускаясь по уклону и не доезжая до моста при торможении на гололеде, автомобиль занесло, произошло его складывание, в результате чего, проезжая часть на 2/3 оказалась перегороженной. Знак аварийной остановки водитель выставить не успел. Двигаясь с интервалом 2-3 мин. за автомобилем ЗИЛ водитель автобуса заметил его в непосредственной близости и избежать происшествия не смог.

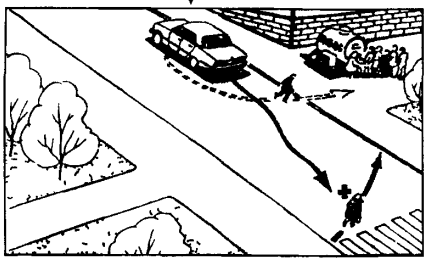
Действия водителя, приведшие к ДТП

1.2 Водитель оставил транспортное средство на дороге с уклоном, не приняв мер для исключения его самопроизвольного движения.

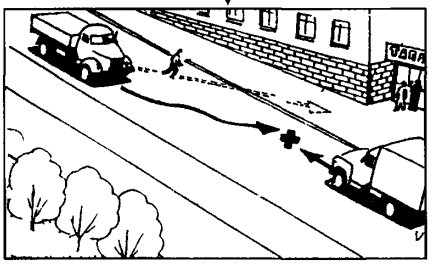
От общего количества ДТП - 0,4%

Вид ДТП

1-10

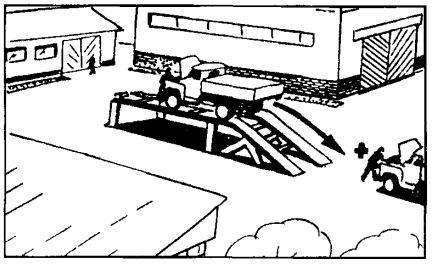


1-12



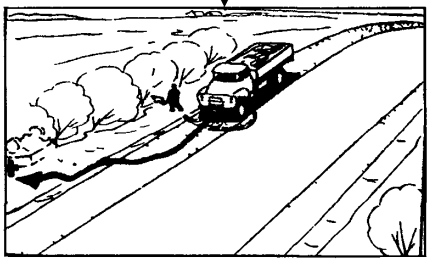
Столкновение самопроизвольно движущегося транспортного средства с другими транспортными средствами

1-11



Наезд на пешехода при самопроизвольном движении транспортного средства

1-13



Съезд самопроизвольно движущегося транспортного средства с полотна дороги (опрокидывание, наезд на дорожные сооружения, строения, киоски и т п)

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Водитель может покидать свое место или оставлять транспортное средство, если им приняты необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства. (**п. 12.8.**).

К необходимым мерам относятся:

- на транспортном средстве включена первая или задняя передача и стояночный тормоз (**авт.**);

- на грузовом автомобиле с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т и автобусе с разрешенной максимальной массой свыше 5 т применен противооткатный упор (**п. 7.7. Перечня неисправностей и условий при которых запрещается эксплуатация транспортных средств**).

Оставляя автомобиль на уклоне, водитель всегда должен помнить о том, что не исключается возможность его самопроизвольного движения - либо по техническим причи-

нам, либо по причинам "вмешательства" в его органы управления пассажиров или других людей. (**авт.**).

При остановке автомобиля на дороге с уклоном, при наличии бордюра, руль желательно повернуть в такое положение, чтобы колеса, в случае самопроизвольного движения автомобиля, уперлись бы в бордюр. (**авт.**).

Рекомендации организациям обеспечивающим безопасность ДД

АТП

- обеспечение грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т и автобусов с разрешенной максимальной массой свыше 5 т противооткатными упорами.

Примеры ДТП:

- 23 декабря, в 16 час. 20 мин. на ул. Ленина в г. Ижевске водитель автобуса 11 маршрута, прибыв на конечную остановку "Центр" и высадив пассажиров, оставил автобус (ЛиАЗ-677) и пошел предупредить ожидающих пассажиров, что автобус по маршруту не пойдет. В это время автобус самопроизвольно покатился, совершив наезд на двух проходивших мимо пешеходов. Один пешеход погиб, другой получил тяжелые травмы.

- 18 июля в 14 час. 40 мин на ул. Бытка, г. Сочи, при скатывании автобуса под уклон, без водителя, находившиеся в салоне автобуса два пассажира выпрыгнули из него. Оба получили травмы и были госпитализированы.

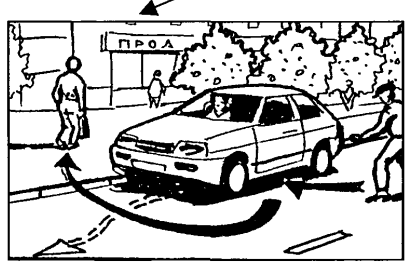
Действия водителя, приведшие к ДТП

1.3 Непринятие водителем мер, исключающих возможность угона транспорта.

От общего количества ДТП - 0,4%

1-14

Вид ДТП



Угон транспортного средства в отсутствии водителя и совершение на нем ДТП

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Водитель может покидать свое место или оставлять транспортное средство, если им приняты необходимые меры, исключающие возможность использование его в отсутствие водителя. (**п. 12.8.**).

Не оставлять транспортное средство при работающем двигателе, не оставлять ключ в замке зажигания. (**авт.**).

АТП

*- организация выпуска автомобилей на линию, исключающего возможность нарушений установленного порядка выезда (самовольное использование транспортного средства обслуживающим персоналом и т.д.) (**авт.**)*

Примеры ДТП:

- 30 января, в 13 час. 45 мин. в г. Сургуте водитель автомобиля МАЗ-5334 оставил автомобиль, не приняв мер против угона. Произошел угон. Угонщик, личность не установлена, в зоне внутриквартального проезда совершил наезд на двух пешеходов, нанеся им тяжелые травмы.

Причины или условия возникновения ДТП

2. ДТП ПРИ ОТЪЕЗДЕ ОТ МЕСТА СТОЯНКИ, ОСТАНОВКИ.

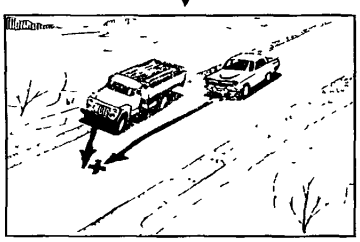
От общего количества ДТП - 1,1%

Действия водителя, приведшие к ДТП

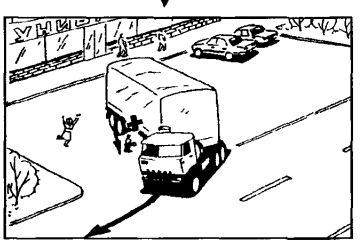
2.1 Водитель при отъезде от места стоянки, остановки не пропустил движущееся транспортное средство, не убедился в отсутствии помех, вызываемых пешеходами, транспортными средствами, животными и т.д.

Вид ДТП

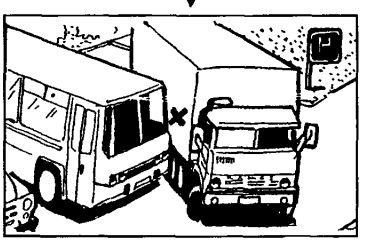
2-1



2-3



2-5

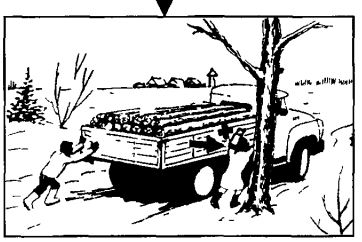


2-2



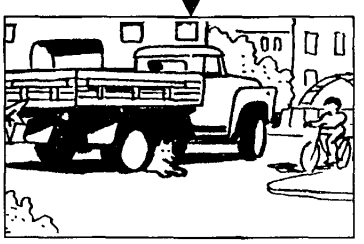
Столкновение с движущимся транспортным средством при отъезде от места стоянки, остановки

2-4



Наезд на пешехода при отъезде от места стоянки, остановки

2-6



Столкновение со стоящим транспортным средством или другим предметом, наезд на животное и т п при отъезде от места стоянки, остановки

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Начиная движение водитель не должен создавать помех другим участникам движения. При этом маневр должен быть безопасен. (**п. 8.1.**).

Как бы Вы не торопились всегда помните: "Перед началом движения водитель обязан убедиться, что это будет безопасно". (**авт.**, п.9.1 ПДД, действовавших до 1994г.)

Примеры ДТП:

- 12 февраля в 12 час. 30 мин. на Московском шоссе в пос. Ям-Ижора водитель, управляя автомобилем МАЗ-500 с прицепом, подвозил по пути в деревню Колпино водителя этого же предприятия. В момент, когда он, высадив пассажира, отъезжал от места остановки, тот подскользнулся со снежного вала и упал под прицеп В результате наезда пассажир скончался на месте происшествия.

- 26 декабря, в 14 час. 25мин. в поселке Поросозеро (Карелия), водитель автомобиля ГАЗ-52 (почтовый фургон), при отъезде от места остановки, где произвел погрузку почтовой корреспонденции, совершил наезд задними правыми колесами на ребенка 2 лет. Почувствовав, что автомобиль тряхнуло, водитель остановился.

- 28 февраля на автодороге в районе селения Ширвиновка, водитель автобуса ПАЗ-672 допустил столкновение с автомобилем Жигули, который резко выехал с обочины на дорогу, не пропустив автобус. В результате ДТП водитель автомобиля Жигули скончался в больнице.

Причины или условия возникновения ДТП

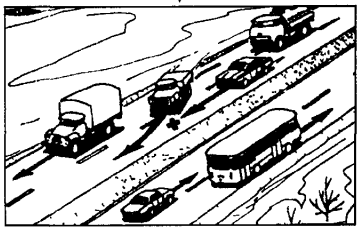
3. ДТП ПРИ СМЕНЕ ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ, ОБГОНЕ, ОБЪЕЗДЕ.
От общего количества ДТП - 15,2%

Действия водителя, приведшие к ДТП

3.1 При смене полосы движения водитель не пропустил движущееся в попутном направлении транспортное средство (внезапный выезд водителя из занимаемого ряда).
От общего количества ДТП - 5,5%

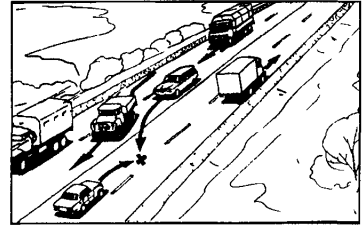
Вид ДТП

3-1



Столкновение попутное с обгоняемым, объезжаемым транспортным средством при внезапном выезде его из ряда

3-2

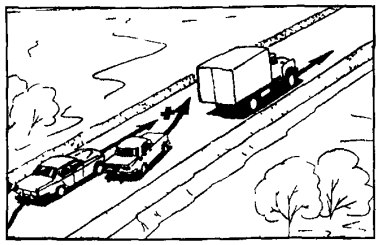


Столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п в результате выезда обгоняющего, объезжающего транспортного средства на полосу встречного движения при избежании водителем столкновения с транспортным средством, внезапно выехавшим из занимаемого ряда

3-3



3-4

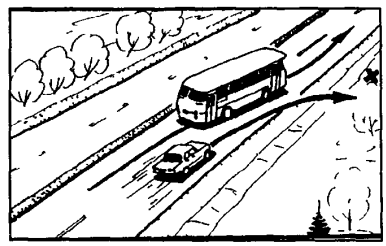


Столкновение попутное при объезде стоящего транспортного средства

3-5

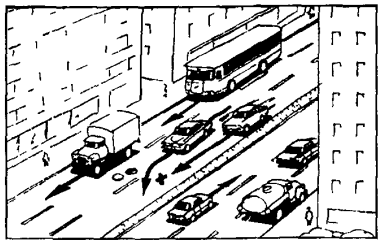


3-6



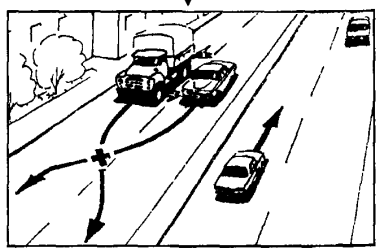
Столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п при "подрезании" объезжаемого, обгоняемого транспортного средства

3-7



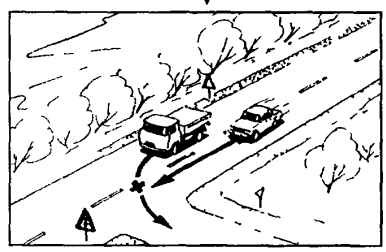
Столкновение попутное при внезапном выезде из занимаемого ряда в результате объезда места производства дорожных работ, разрытия, открытого люка колодца и т п

3-8



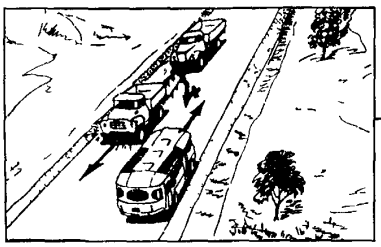
Столкновение при взаимном перестроении

3-9

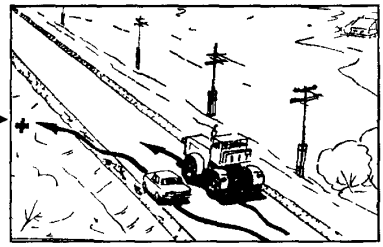


Столкновение с транспортным средством, поворачивающим на второстепенную дорогу при его обгоне

3-10



3-11



Столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т д в других случаях, при небрежном управлении транспортным средством, когда водитель "принял" вправо или влево не убедившись в безопасности маневра

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Перед перестроением, поворотом, разворотом водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления. При этом маневр должен быть безопасен и не создавать помех другим участникам движения. (**п.8.1.**).

2. Подача сигнала указателями поворота или рукой должна производиться заблаговременно до начала выполнения маневра. При этом подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.
(**п. 8.2.**).

3. При перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения.(**п. 8.4.**).

4. При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа. (**п. 8.4.**).

5. Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель обязан **заблаговременно** занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении. (**п. 8.5.**).

6. Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что:

-полоса движения на которую он намерен выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и этим маневром он не создаст помех встречным и движущимся по этой полосе транспортным средствам.

-водитель впереди движущегося транспортного средства не подал сигнал об повороте (перестроении) налево. (**п. 11.1.**).

7. Обгон транспортного средства, производящего обгон или объезд, запрещен. (**п. 11.5.**).

8. Водитель должен вести транспортное средство **со скоростью, не превышающей установленного ограничения.** (**п. 10.1.**).

Примеры ДТП:

- 14 января в 8 час. 20 мин. в г. Краснодаре на Ростовском шоссе водитель автомобиля ВАЗ-2101 производил обгон автомобиля ГаЗ-53. В момент когда он почти поравнялся с ним последний принял влево для обгона движущегося впереди грузового автомобиля, не убедившись в безопасности. Автомобиль ВАЗ-2101 оказался вытесненным на левую сторону дороги, где произошло его столкновение с движущимся во встречном направлении автобусом Икарус-250. При ДТП водитель и пассажир ВАЗ погибли.

- 21 января в 14 час. 10 мин. на 561 км. автомобильной дороги Ростов-Баку водитель автобуса ЛАЗ-697, выполняя рейс Нальчик-Хабиз, допустил столкновение с автомобилем ЗИЛ-130, водитель которого из правого ряда резко повернул влево на объездную дорогу, не пропустив следующий в попутном направлении автобус.

- 4 февраля в 13 час. в г. Калининграде на ул. Горького у дома № 22/10 водитель автомобиля УАЗ-452 (солдат срочной службы), избегая столкновения с обгонявшим его легковым автомобилем, произвел наезд на стоящий на автобусной остановке автобус Икарус-280. В результате ДТП пострадал пассажир УАЗа (военнослужащий), который с диагнозом закрытый перелом правой голени доставлен в медсанчасть.

- 6 ноября в 11 час. 40 мин. водитель на автобусе ЛиАЗ-677, работая на пригородном маршруте "Армавир-КНИТИМ", при объезде ямы на проезжей части резко принял вправо, выехал на правую обочину и опрокинул автобус на правый бок, с 70 пассажирами в салоне . В результате происшествия 4 пассажира травмированы, 2 из них госпитализированы.

- 20 мая в 14 час. 20 мин. в г. Калининграде на Московском проспекте водитель, управляя автобусом ЛАЗ-695, при перестроении с правого ряда в левый произвел столкновение с мотоциклом ИЖ-Ю-спорт, следовавшим в левом ряду в попутном направлении. В результате полученных при столкновении травм водитель мотоцикла скончался.

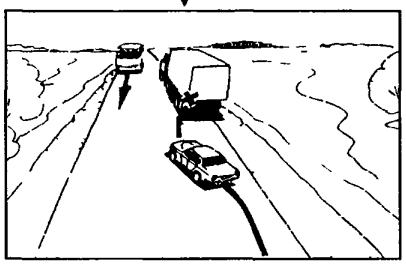
Деиствия водителя приведшие к ДТП

3.2 Водитель, совершая обгон или объезд, неправильно оценил скорость или боковой интервал до транспортного средства движущегося во встречном направлении, не предусмотрел его появление из-за закругления, "перелома" дороги и т.д.

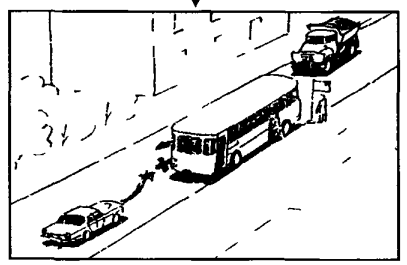
От общего количества ДТП - 9,5%

Вид ДТП

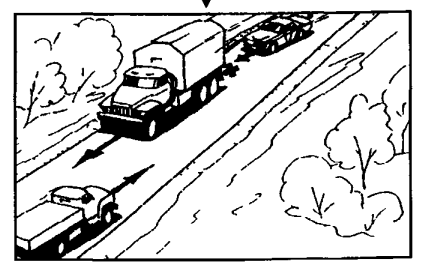
3-12



3-13

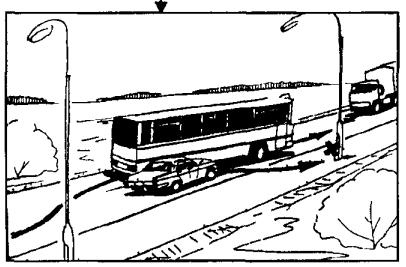


3-14

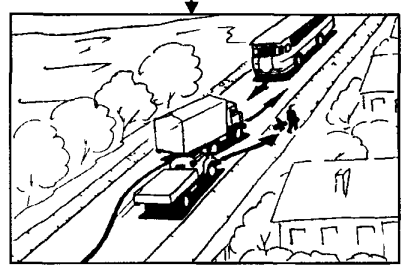


Столкновение попутное с движущимся или стоящим на проезжей части транспортным средством, прицепом в условиях удовлетворительной его видимости

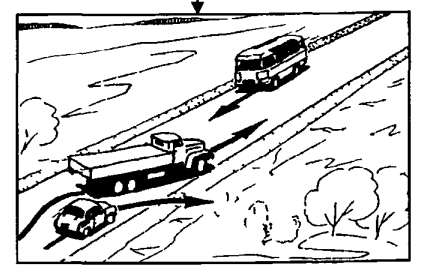
3-15



3-16

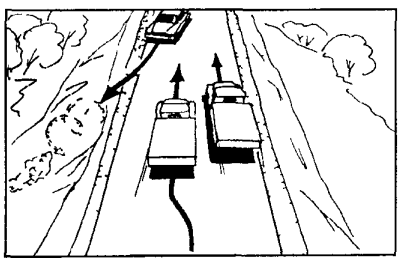


3-17

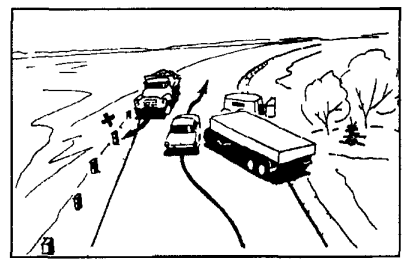


Столкновение с движущимся в попутном направлении транспортным средством, съезд обгоняемого транспортного средства с полотна дороги, опрокидывание наезд на пешехода дорожные сооружения и т д в результате его "подрезания" при окончании маневра обгона объезда

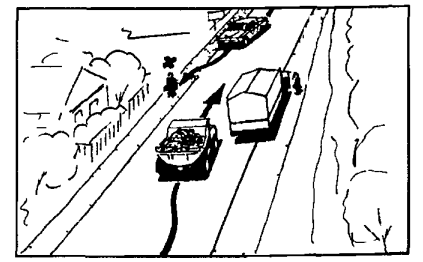
3-18



3-19

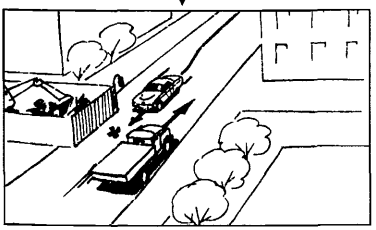


3-20



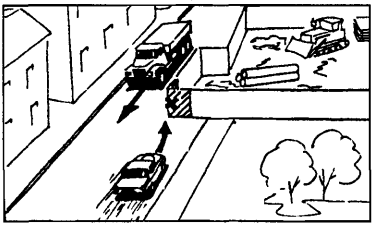
Столкновение с транспортным средством движущимся во встречном направлении, его съезд с дороги опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п при избежании столкновения

3-21



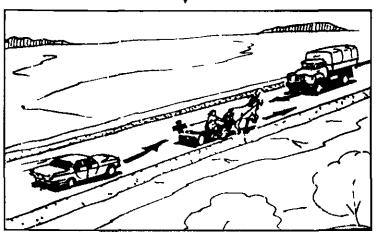
Столкновение боковое, лобовое с транспортом, движущимся во встречном направлении при сужении дороги, вызванном ремонтными работами

3-22



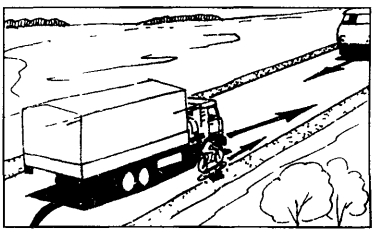
Наезд на ограждающее обустройство, место производства ремонтных работ на дороге, попадание в разрытие, открытый люк колодца и т п

3-23



Наезд на гужевую повозку

3-24



Наезд на велосипедиста

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что:

-полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и этим маневром он не создаст помех встречным и движущимся по этой полосе транспортным средствам;

-по завершении обгона он сможет, не создавая помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу. (**п. 11.1.**).

2. В конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью, обгон с выездом на встречную полосу движения, запрещен. (**п. 11.5.**).

3. Если встречный разъезд затруднен, то водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу. На уклонах, обозначенных знаками 1.13 и 1.14 (Крутой спуск, Крутой подъем), при наличии препятствия, уступить дорогу должен водитель транспортного средства, движущегося на спуск. (**п. 11.7.**).

Примеры ДТП.

- 24 сентября 98г. на 8 км автодороги Нижний Тагил - Екатеринбург водитель автобуса Икарус-280 Нижнетагильского муниципального пассажирского предприятия на пригородном маршруте, при обгоне трактора, допустил касательное столкновение с автомобилем КамАЗ-55111, двигавшегося во встречном направлении В ДТП погибли 8 пассажиров автобуса и 3 получили ранения.

- 20 января 97г. в Буйнакском районе Республики Дагестан водитель микроавтобуса РАФ - 22031, при обгоне автомобиля КамАЗ выехал на полосу встречного движения, где произошло бо-

ковое столкновение с двигавшимся навстречу автобусом ПАЗ-3205. В результате ДТП 10 человек погибло и 3 получили ранения.

- 9 ноября 97г. в Архангельской области, на 5 км. автодороги Новодвинск - Холмогоры, рейсовый автобус ЛиАЗ, при объезде остановившегося в конце спуска легкового автомобиля ВАЗ, допустил столкновение с движущимся также на спуск во встречном направлении автобусом. Погиб 1 пассажир и 42 получили ранения.

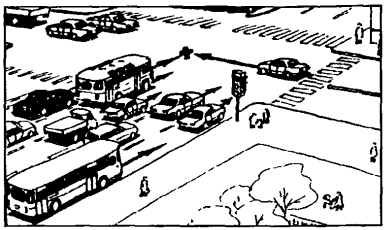
Действия водителя, приведшие к ДТП

3.3 Водитель на регулируемом перекрестке совершал обгон или объезд в момент включения разрешающего движение транспорта сигнала светофора.

От общего количества ДТП - 0,2%

Вид ДТП

3-25



Столкновение с транспортным средством освобождающим перекресток при запрещающем сигнале светофора и находящегося в невидимой для водителя обгоняющего, объезжающего транспортного средства, зоне

Регламентация действий водителя Правилами ДД

1. При включении разрешающего сигнала светофора водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток, и пешеходам, на закончившим переход проезжей части данного направления. (**п.13.8.**).

2. Желтый сигнал светофора предупреждает о предстоящей смене сигналов и запрещает движение, кроме случаев когда водители не могут остановиться перед стоплинией, пересекаемой проезжей частью и т.п., не прибегая к экстренному торможению. (**п.п. 6.2.; 6.14.**).

В приведенной ситуации, при отсутствии свидетелей, возникают ситуации когда водитель, ударивший освобождающий перекресток автомобиль, в свое оправдание, для желания отыскания обстоятельств наступления обоюдной вины, часто думает, что последний выехал на перекресток на красный сигнал светофора. Для разрешения этой конфликтной ситуации необходимо обратить внимание на определение скорости движения автомобиля, продолжительности горения желтого сигнала светофора и времени от момента прекращения горения желтого и включения для противоположного направления зеленого сигнала. Путем сопоставления расстояний, полученных при расчетах с этими величинами, при условии автоматического светофорного регулирования, когда продолжительность горения сигналов одинакова для каждого цикла, зачастую можно воссоздать истинную картину возникновения происшествия. (**авт.**).

Причины или условия возникновения ДТП

4. ДТП ИЗ-ЗА НЕСОБЛЮДЕНИЯ ОЧЕРЕДНОСТИ ПРОЕЗДА ПЕРЕКРЕСТКОВ, МОСТОВ, ПРИ ВЫЕЗДЕ НА ГЛАВНУЮ ДОРОГУ, ПРИ ПОВОРОТЕ НАЛЕВО, НАПРАВО ИЛИ РАЗВОРОТЕ.

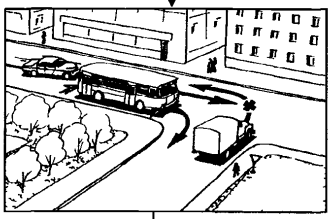
От общего количества ДТП - 14,5%

Действия водителя приведшие к ДТП

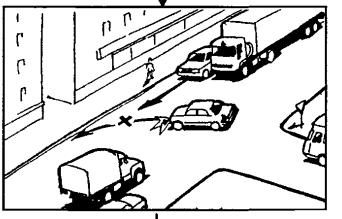
4.1. Водитель не пропустил транспортное средство, имеющее преимущественное право на проезд.

Вид ДТП

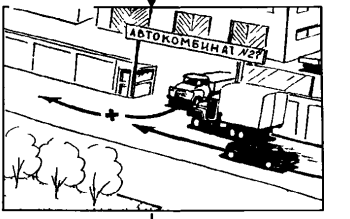
4-1



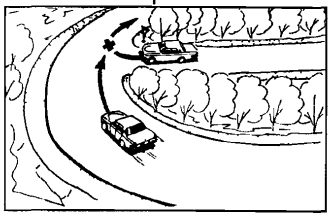
4-2



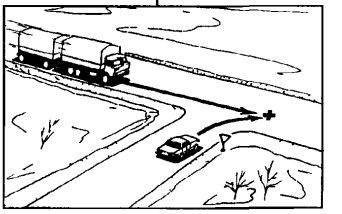
4-5



4-3



4-4



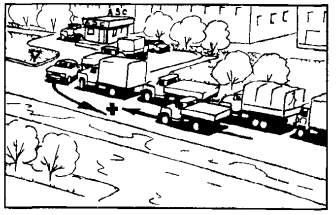
4-6



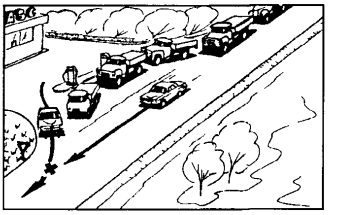
Столкновение при выезде на главную дорогу со второстепенной

Столкновение при выезде с территории предприятия

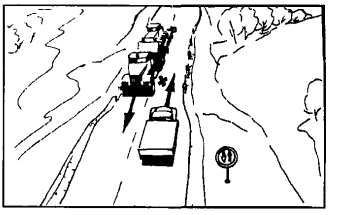
4-7



4-8



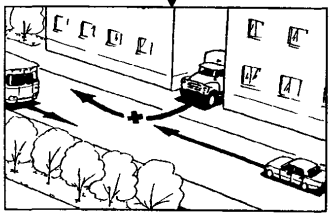
4-9



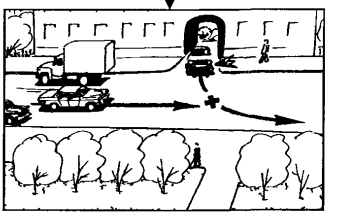
Столкновение при выезде с территории АЗС

Столкновение при проезде мостов

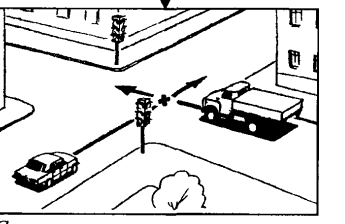
4-10



4-11



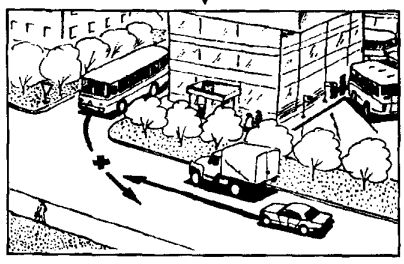
4-12



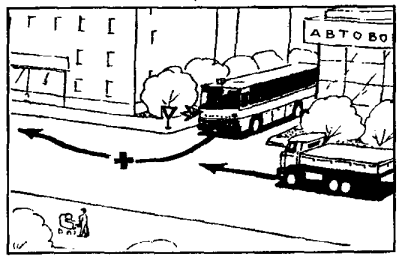
Столкновение при выезде с дворовой территории

Столкновение с транспортом движущимся на красный сигнал светофора

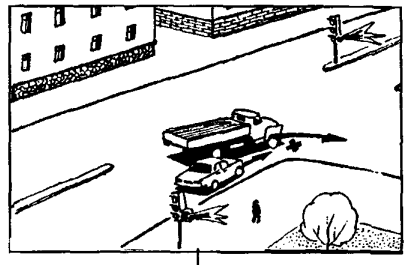
4-13



4-14

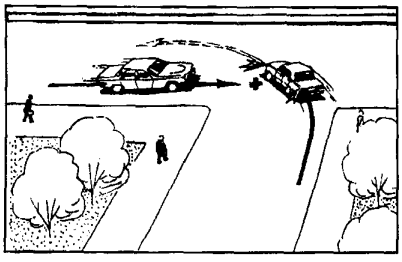


4-15

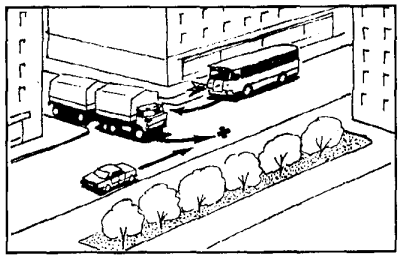


Столкновение при выезде с территории автовокзала, автостанции

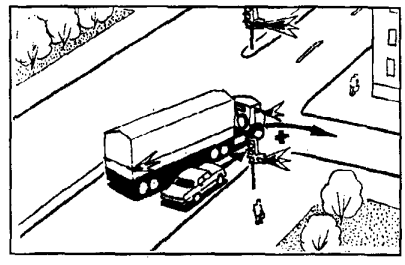
4-18



4-17



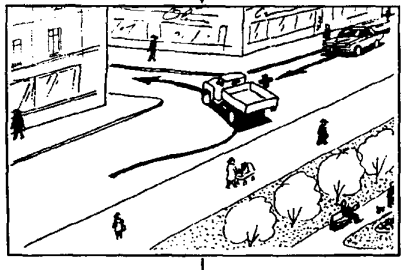
4-16



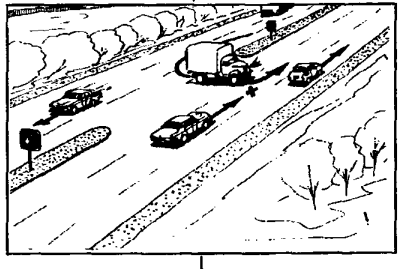
Столкновение с транспортным средством не имеющим на равнозначном перекрестке помехи справа

Попутное столкновение при повороте направо со второго ряда

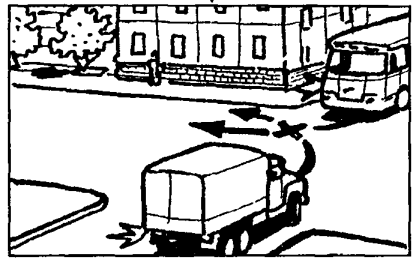
4-19



4-20

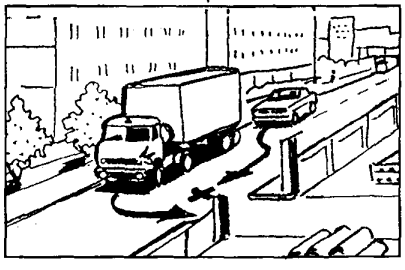


4-21

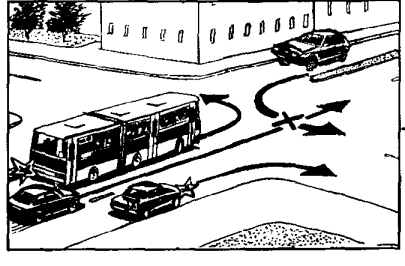


Встречное столкновение с транспортом поворачивающим направо

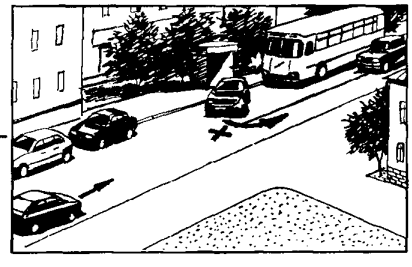
4-22



4-23

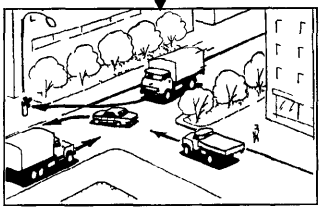


4-24

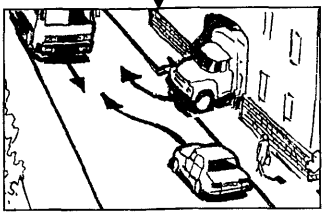


Столкновение транспортного средства, движущегося в прямом направлении с транспортом, поворачивающим налево, или разворачивающимся

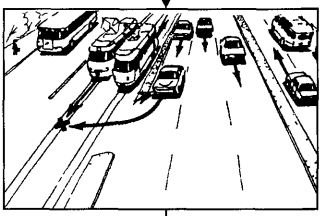
4-25



4-26



4-27

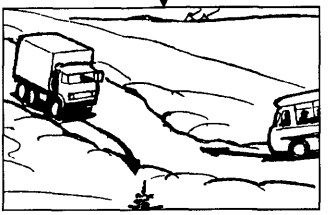


Съезд транспортного средства, которому создана помеха, с проезжей части, его выезд на полосу встречного движения (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т д) для избежания столкновения

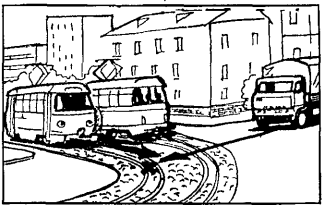
4-30



4-29



4-28



Съезд транспортного средства, водитель которого допустил ошибку, с проезжей части, его выезд на полосу встречного движения (столкновение, опрокидывание наезд на пешехода, дорожные сооружения и т д) для избежания столкновения

Столкновение с трамваем при пересечении трамвайных путей

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. На перекрестке неравнозначных дорог (неравнозначность дорог определяется дорожными знаками, покрытием по отношению к грунтовой дороге, либо дороге по отношению к выездам с прилегающих территорий) водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, независимо от направления их дальнейшего движения. (**п. 13.9.**).

2. На перекрестке равнозначных дорог водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. (**п. 13.11.**).

3. Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель обязан заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении, кроме случаев когда совершается поворот при выезде на перекресток, где организовано круговое движение (**п. 8.5.**), либо направление движения предписывается соответствующими дорожными знаками.

4. Перед перестроением, поворотом (разворотом) водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления. (**п. 8.1.**).

Подача сигнала производится заблаговременно до начала выполнения маневра, не дает водителю преимущества и не освобождают его от принятия мер предосторожности. (**п. 8.2.**).

При этом маневр должен быть безопасен и не создавать помех другим участникам движения (**п. 8.1.**).

5. При повороте налево или развороте водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо, а на перекрестке и тем, которые поворачивают направо. (**п.п. 8.8.; 13.4.; 13.12.**).

Если ширина проезжей части недостаточна для разворота из крайнего положения, его допускается производить от правого края проезжей части. При этом водитель, производящий разворот, должен уступить дорогу не только встречным транспортным средствам, но и транспортным средствам движущимся в попутном направлении.(**п.п. 8.8.; 8.4.**).

6. При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается нерегулируемым, и водители обязаны руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков и установленными на перекрестке знаками приоритета. (**п. 13.3.**).

7. При включении разрешающего сигнала светофора водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток, и пешеходам, не закончившим переход проезжей части данного направления. (**п. 13.8.**).

8. Желтый сигнал светофора, или поднятая вверх рука регулировщика запрещают движение, кроме случаев, когда водитель перед пересекаемой проезжей частью не может остановиться не прибегая к экстренному торможению. (**п.п.6.10.; 6.13.; 6.14.**).

9. При проезде мостов или других узких участков дорог, обозначенных дорожным знаком 2.6 "Преимущество встречного движения" (красный цвет стрелки, изображенной на знаке круглой формы), водитель должен уступить дорогу встречным транспортным средствам, находящимся на узком участке или противоположном подъезде к нему. (**п. 2.6. Дорожные знаки**.).

10. Если движение не регулируется светофором или регулировщиком, водитель трамвая пользуется преимуществом на проезд, кроме случаев выезда из депо. (**п.п. 18.1.; 13.11.**).

11. При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущихся с других направлений.(**п. 13.5.**).

Примеры ДТП:

- 2 августа, в 13 час. 15 мин., водитель автомобиля ПАЗ-672, следуя по пригородному маршруту "Красная Яруга- Березовка" с 45-ю пассажирами в салоне, совершил на перекрестке столкновение с автомобилем КамАЗ, водитель которого не выполнил требование дорожного знака 2.4 "Уступите дорогу" и не пропустил двигавшийся по дороге автобус.

Удар произошел в боковую часть автобуса, в результате чего он опрокинулся, оказавшись на противоположной стороне дороги, где на автобусной остановке стояли 6 чел. В результате ДТП, 1 чел. стоявший на дороге погиб, 43 чел. доставлены в больницу, из которых 30 были госпитализированы.

- 5 февраля, в 8 час. 45 мин., в г. Уфе, водитель автомобиля ЗИЛ-555, выезжая со второстепенной дороги на главную, создал аварийную ситуацию для автобуса ЛиАЗ-677, выполнявшего городские перевозки по маршруту №23. Избегая столкновения с автомобилем ЗИЛ, водитель выехал на полосу встречного движения и допустил касательное столкновение со встречным автобусом ЛАЗ-695. В результате столкновения пострадало 9 пассажиров автобуса ЛиАЗ-677.

Причины или условия возникновения ДТП

5. ДТП ИЗ-ЗА НЕСВОЕВРЕМЕННОГО ОБНАРУЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, ДВИЖУЩЕГОСЯ В ПОПУТНОМ НАПРАВЛЕНИИ, НЕВЕРНОГО ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЕГО СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ.

От общего количества ДТП - 2%

Действия водителя, приведшие к ДТП

5.1. Водитель несвоевременно обнаружил транспортное средство, движущееся в попутном направлении, гужевую повозку, велосипедиста и т.д., или неправильно оценил расстояние до этих транспортных средств и их скорость движения, в результате несвоевременно применил торможение.

Вид ДТП

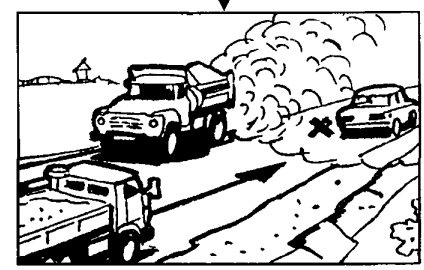
5-1



5-2

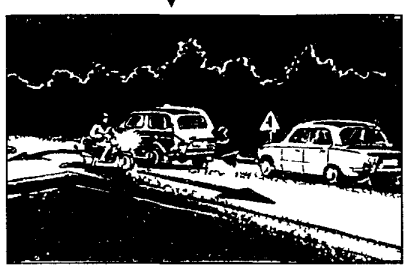


5-3

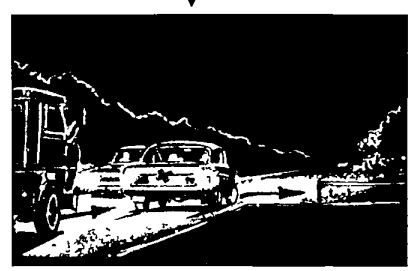


Столкновение, наезд на велосипедиста, мотоциклиста, гужевую повозку, трактор и т д при движении в условиях ограниченной видимости (свет фар встречного транспорта, туман, снег, ливень, пыль и т д)

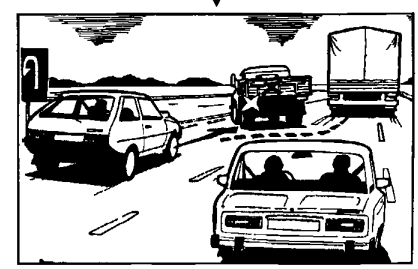
5-4



5-5



5-6



Столкновение со стоящим или останавливающимся транспортным средством при его повороте налево, направо или развороте

5-7



5-8

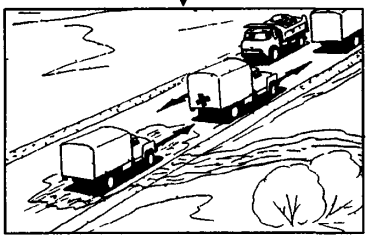


5-9



Съезд с проезжей части дороги, выезд на полосу встречного движения (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т д) для избежания наезда или столкновения при несвоевременном обнаружении транспортного средства, велосипедиста, гужевой повозки и т д

5-10



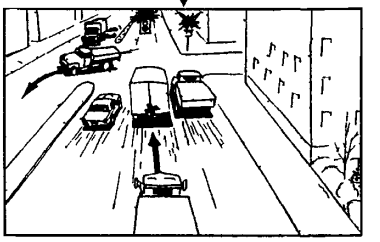
Столкновение с транспортным средством при движении в колонне

5-11



Столкновение в случаях, когда водитель, остановившись на проезжей части в условиях удовлетворительной видимости, не включил (выставил) аварийную сигнализацию

5-12



Столкновение со стоящим транспортным средством при ожидании им разрешающего движение сигнала светофора

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. В темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях, на движущихся механических транспортных средствах и мопедах должны быть включены фары дальнего или ближнего света, на прицепах - габаритные огни, на велосипедах - фары или фонари, на гужевых повозках - фонари (при их наличии). (**п. 19.1.**).

2. Запрещается движение транспортных средств при негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях на дорогах без искусственного освещения в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, не действующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада. (**п. 2.3.1.**).

3. При буксировке, на буксируемом транспортном средстве, должна быть включена аварийная сигнализация. (**п. 7.1.**).

При отсутствии или неисправности аварийной световой сигнализации на буксируемом транспортном средстве на его задней части должен быть закреплен знак аварийной остановки. (**п. 7.3.**).

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

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. (**п. 10.1.**).

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

6. При ослеплении водитель должен включить аварийную световую сигнализацию и, не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться.(**п. 19.6.**).

6. ДТП ИЗ-ЗА ЭКСТРЕННОГО ТОРМОЖЕНИЯ ВПЕРЕДИ ДВИЖУЩЕГОСЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА.

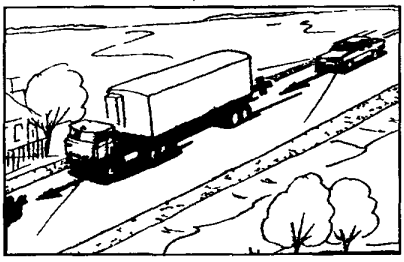
От общего количества ДТП - 1,2%

Действия водителя, приведшие к ДТП

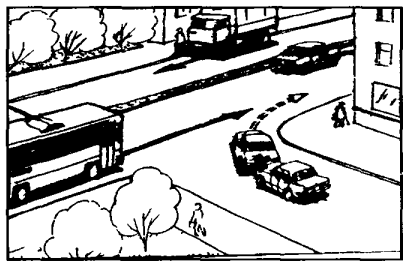
6.1. Водитель впереди движущегося транспортного средства применил экстренное торможение, что стало неожиданным для других участников движения.

Вид ДТП

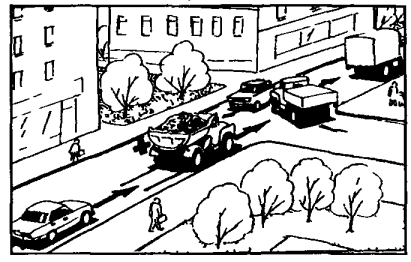
6-1



6-2

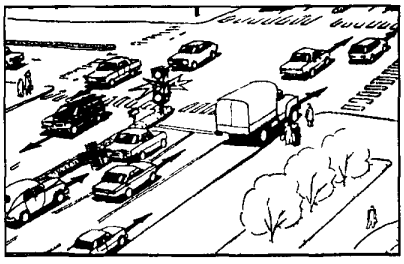


6-3



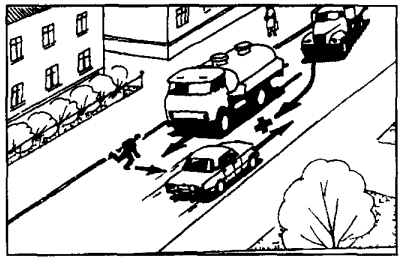
Столкновение с резко затормозившим транспортным средством

6-4

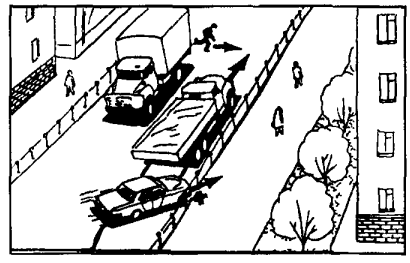


Столкновение при смене сигналов светофоров на запрещающий или предупреждающий

6-5



6-6

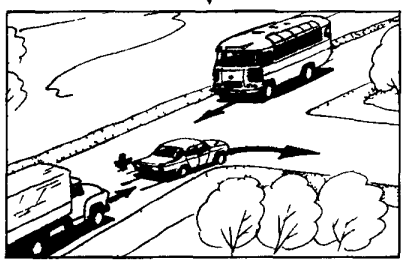


Съезд с проезжей части дороги, выезд на полосу встречного движения (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т д) для избежания столкновения с резко затормозившим транспортным средством

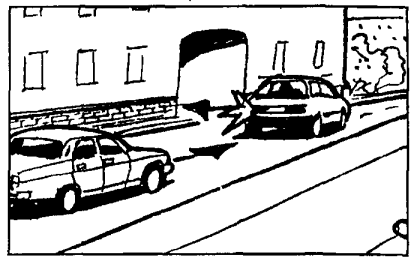
6-7



6-8



6-9



Столкновение с резко затормозившим транспортным средством из-за несвоевременности подачи или неподачей водителем сигналов маневрирования

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Водителю запрещается резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия. (**п. 10.4.**).

2. Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения.(**п. 9.10.**).

3. Перед перестроением, поворотом, разворотом водитель обязан заблаговременно до начала выполнения маневра подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления. **(п.п. 8.1.; 8.2.**).

4. Выбор водителем скорости движения производится с учетом интенсивности движения, особенностей и состояния транспортного средства и груза, дорожных и метеорологических условий, . . . (**п. 10.1.**).

Примеры ДТП:

- 30 декабря в 9 час. 15 мин. на 815 км. автомобильной дороги Моска-Ростов водитель автомобиля ВАЗ-2107, из-за резкого, неожиданного торможения впереди следовавшего автомобиля, выехал на полосу встречного движения, где совершил столкновение с автомобилем ЗИЛ-133. В результате столкновения автомобиль ЗИЛ-133 развернуло поперек дороги, после чего на него совершил наезд, следовавший за автомобилем ВАЗ, автобус Икарус-250.

При столкновении оба транспортных средства загорелись из-за нахождения двух бочек с дизельным топливом в кузове автомобиля ЗИЛ-133, при этом автобус сгорел полностью, автомобиль ЗИЛ-133 частично. Погибло 57 (!) ***человек****.*

- 23 марта в 10 час. на 400 км автодороги Москва-Ростов (село Екатериновка) водитель автомобиля КамАЗ-5320, из-за несоблюдения дистанции и внезапного резкого торможения впереди следовавшего автомобиля был вынужден выехать на полосу встречного движения, где произошло его столкновение с автомобилем КамАЗ, двигавшегося во встречном направлении. В результате столкновения водитель и три пассажира КамАЗ получили травмы различной тяжести.

- 2 октября в 11 час водитель автомобиля КамАЗ-5320 на 242 км. автодороги Москва-Волгоград совершил столкновение с резко затормозившим впереди автомобилем КамАЗ. Сидевший в автомобиле пассажир получил травму ног и госпитализирован.

Причины или условия возникновения ДТП

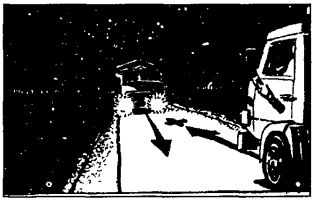
7. ДТП ПРИ ВСТРЕЧНОМ РАЗЪЕЗДЕ.
От общего количества ДТП - 5%

Действия водителя, приведшие к ДТП

7.1 При встречном разъезде водитель двигался близко к середине дороги (осевой линии).

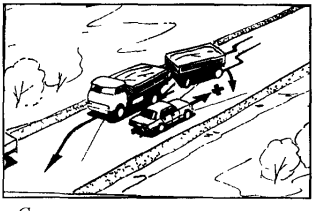
Вид ДТП

7-1



Столкновение с транспортным средством, движущимся во встречном направлении

7-2



Столкновение с прицепом, полуприцепом в результате его виляния или заноса на полосу встречного движения при торможении

7-3



Столкновение с негабаритным транспортным средством или транспортным средством, перевозящим негабаритный груз

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Водитель должен соблюдать необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения. (**п. 9.10.**). В литературе рекомендуемый боковой интервал между автомобилями, при встречных разъездах, обеспечивающий безопасность, принимается в зависимости от скорости и составляет, как правило, не менее 1 м (**авт.**).

2. Водителю запрещается превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства. (**п. 10.4.**).

3. Если габариты транспортного средства с грузом или без груза превышают по ширине 2,5 м, по высоте 4 м от поверхности проезжей части, или по длине 20 м (включая прицеп), либо перевозки осуществляются с двумя и более прицепами то на движение таких транспортных средств в Госавтоинспекции должно быть получено специальное разрешение, в котором указываются условия перевозки, в частности в какое время, по какому маршруту и с помощью каких предупредительных мер, обеспечивающих безопасность, осуществляется движение. (**Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации; Инструкция по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом**).

4. Груз, выступающий за габариты транспортного средства спереди или сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательными знаками "Крупногабаритный груз" (щиток размером 400 х 400 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью), а в темное время суток и в условиях

недостаточной видимости, кроме того, спереди фонарем или световозвращателем белого цвета, сзади фонарем или световозвращателем красного цвета. (**п. 23.4.**).

5. При встречных разъездах, при движении в свете фар, водителю можно рекомендовать ориентироваться не столько по встречному транспортному средству, сколько по правой обочине, краю проезжей части. (**авт.**).

- При расследовании ДТП, столкновений при встречных разъездах, всегда ставится вопрос: "Какое из транспортных средств пересекло явную или воображаемую осевую линию дороги?". Отвечать на этот вопрос очень часто помогают следы от колес транспортных средств, оставленных на проезжей части перед моментом столкновения. Когда эти следы отстоят от осевой линии достаточно далеко, то вопросов нет. Но бывают случаи когда судьба водителя решается 2 - 3 сантиметрами на дороге. В этом случае к следам нужно отнестись очень внимательно и при окончательном выводе, в подобных обстоятельствах, всегда пользоваться непосредственными замерами, произведенными на этом или другом, однотипном, транспортном средстве. Измеренное расстояние от колеса до внешнего габарита транспортного средства по ширине может судьбу водителя резко изменить.(**авт.**)

Рекомендации организациям обеспечивающим безопасность ДД

Автомобильная промышленность

*- Подавляющее число погибших (ежегодно около 70 - 80%) в столкновениях при встречных разъездах - пассажиры автобусов. Эти происшествия, как правило, происходят на загородных дорогах, в зимнее время, на узкой, из-за заснеженности, проезжей части, когда водителю трудно ориентироваться на дороге. Смерть пассажиров наступает из-за деформации салона автобуса выше уровня пола, когда кузовом встречного автомобиля отрывается вся левая часть автобуса, вместе с расположенными там пассажирскими сидениями. Еще хуже когда встречный автомобиль оказывается самосвалом с металлическим кузовом который закреплен только сзади на двух пальцах. В этих случаях при ударе кузов часто разворачивается, отрывается, и полностью "входит" в салон автобуса, сминая все на своем пути. Поэтому конструктивным решением по обезопасиванию пассажиров в автобусах эксплуатируемых в подобных условиях (междугородные маршруты) является "поднятие" пола автобуса на высоту середины бортов кузова грузового автомобиля, что предохраняет его проникновение в салон автобуса. Это также предохраняет пассажиров и в других видах столкновений (наезд на стоящее транспортное средство, столкновение на перекрестке и т.д.). (**авт.**).*

*- Применение на автомобилях беззазорной сцепки (см. раздел 18). (**авт.**).*

Примеры ДТП:

- 24 января в 4 час. 15 мин на 252 км. автомобильной дороги Вологда-Новая Ладога водитель автомобиля КамАЗ-52212 с прицепом, при встречном разъезде и движении в свете фар, допустил столкновение прицепа с движущимся во встречном направлении автомобилем КамАЗ-5410 из г. Ярославля.

В результате столкновения водитель автомобиля КамАЗ-5410 был доставлен в больницу с переломом обеих ног. Во время операции скончался.

- 2 января в 22 час. 20 мин. у деревни Щепилово, Серпуховского района, водитель трактора, допустил выезд прицепа на полосу встречного движения, где произошло его столкновение с автобусом Икарус. В результате столкновения водитель автобуса скончался на месте происшествия, 4 пассажира автобуса госпитализированы с травмами различной тяжести.

Причины или условия возникновения ДТП

8. НАЕЗД НА ПЕШЕХОДА НА ПЕШЕХОДНОМ ПЕРЕХОДЕ, ПЕРЕКРЕСТКЕ.

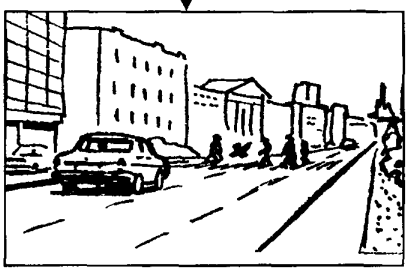
От общего количества ДТП - 8,3%

Действия водителя, приведшие к ДТП

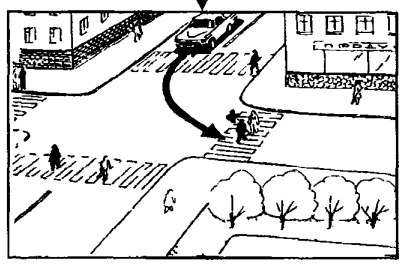
8.1. Водитель не уступил дорогу пешеходу, находящемуся на нерегулируемом пешеходном переходе. Двигаясь на разрешающий сигнал светофора, совершил наезд на пешехода на пешеходном переходе, в том числе при повороте налево, направо, обгоне, объезде.

Вид ДТП

8-1



8-2

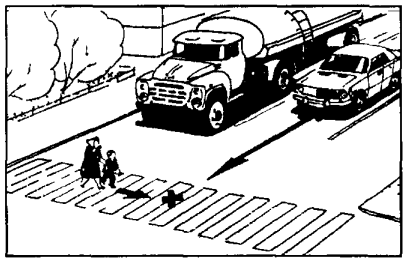


8-3



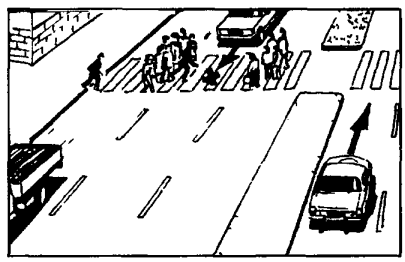
Наезд на пешехода, находящегося на пешеходном переходе в поле зрения водителя при движении прямо, повороте направо, налево, обгоне или объезде

8-4



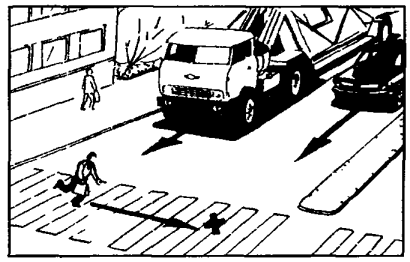
Наезд на пешехода, вышедшего из-за транспортного средства, остановившегося для пропуска пешеходов

8-5



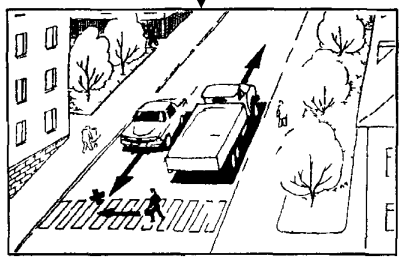
Наезд на пешехода, вышедшего из группы пешеходов, пропускающих транспортное средство

8-6



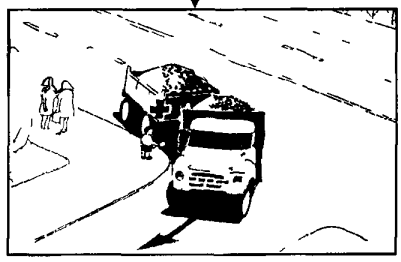
Наезд на пешехода, вышедшего из-за транспортного средства, движущегося в попутном направлении

8-7

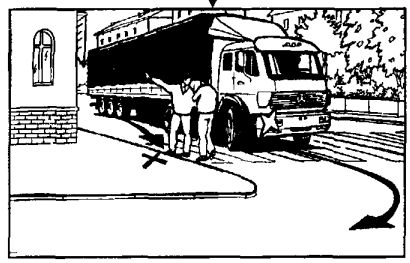


Наезд на пешехода, вышедшего из-за транспортного средства, движущегося во встречном направлении

8-8



8-9



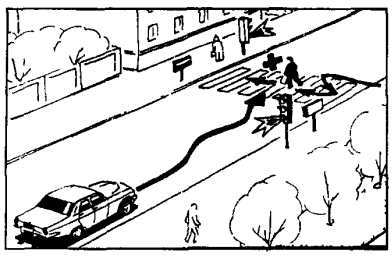
Наезд на пешехода задними колесами транспортного средства при повороте, в результате смещения колес к центру поворота

Действия водителя, приведшие к ДТП

8.2. Водитель совершил наезд на пешехода при начале его движения на запрещающий сигнал светофора.

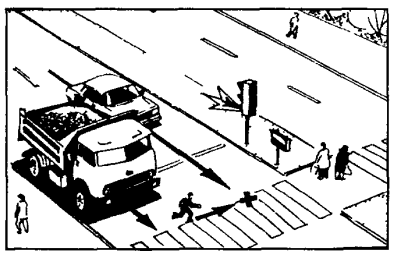
Вид ДТП

8-10



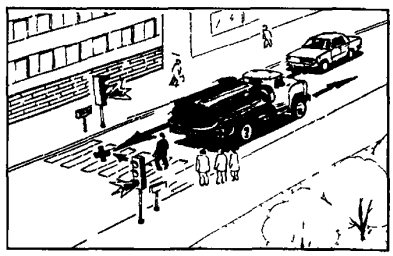
Наезд на пешехода, находящегося в поле зрения водителя

8-11



Наезд на пешехода, вышедшего из-за транспортного средства, движущегося в попутном направлении

8-12

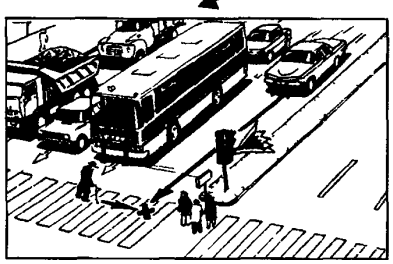


Наезд на пешехода, вышедшего из-за транспортного средства, движущегося во встречном направлении

Действия водителя, приведшие к ДТП

8.3. Водитель совершил обгон, объезд, опережение в момент включения, разрешающего движение транспорта, сигнала светофора.

Вид ДТП *8-13*



Наезд на пешехода, заканчивающего переход при включении для него запрещающего сигнала светофора

Регламентация действий водителя Правилами ДД

1 Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу. (**п. 14.1.**).

2. Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или замедлило движение транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся по соседним полосам, могут продолжать движение, лишь убедившись, что перед остановившимся транспортным средством нет пешеходов. (**п. 14.2.**).

3. При повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает, а также велосипедистам, пересекающим ее по велосипедной дорожке. (**п. 13.1.**).

4 На регулируемых пешеходных переходах при включении разрешающего сигнала светофора водитель должен дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части данного направления. (**п.п. 13.8.; 14.3.**).

Примеры ДТП:

- 14 марта в 9 час в г. Томске водитель рейсового автобуса ЛиАЗ-677, двигаясь от рынка к центру, не доезжая пер. Карповского, объехав стоящий у пешеходного перехода транспорт, сбил двигавшуюся по пешеходному переходу женщину

- 6 апреля в 14 час в г Воронеже на пересечении улиц Ф Энгельса и Средне-Московской, водитель, управляя автобусом Икарус-280 совершил наезд на пешехода, который пытался перейти проезжую часть дороги на запрещающий сигнал светофора в непосредственной близости от проходящего автобуса. В результате наезда пешеход погиб на месте ДТП.

Причины или условия возникновения ДТП

9. НАЕЗД НА ПЕШЕХОДА ПРИ ПРОЕЗДЕ ОСТАНОВОК ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.

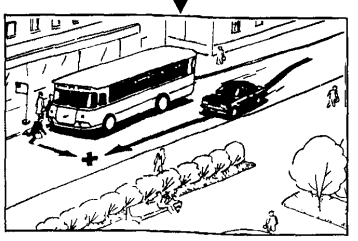
От общего количества ДТП - 4,4%

Действия водителя, приведшие к ДТП

9.1 Водитель двигался с такой скоростью, что не успел своевременно затормозить при проезде мимо стоящего на обозначенной остановке автобуса, троллейбуса при появлении пешехода.

Вид ДТП

9-1



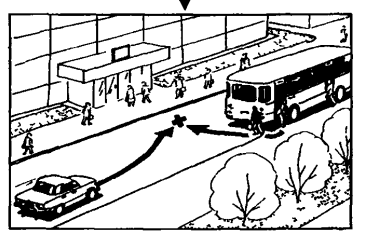
Наезд на пешехода, вышедшего из-за остановившегося на остановке автобуса, троллейбуса, при движении в попутном направлении

9-2



Наезд на пешехода, вышедшего из-за остановившегося на остановке автобуса, троллейбуса, при движении во встречном направлении

9-3



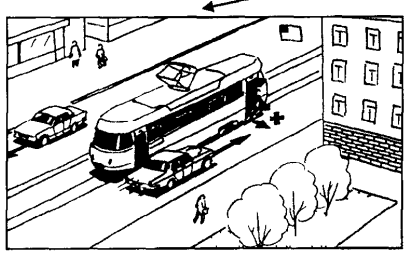
Наезд на пешехода, вышедшего спереди или сзади стоящего на остановке автобуса, троллейбуса, и находящегося в поле зрения водителя

Действия водителя, приведшие к ДТП

9.2. Опережение трамвая в момент его остановки.

Вид ДТП

9-4

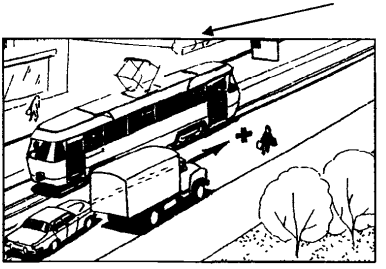


Наезд на пешехода, вышедшего из остановившегося на остановке трамвая

Действия водителя, приведшие к ДТП

9.3. Водитель не уступил дорогу пешеходу в зоне трамвайной остановки.

Вид ДТП 9-5



Наезд на пешехода при его следовании к трамваю

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Водитель должен уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему на остановке маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка и высадка производится с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней. (**п. 14.6.**).

2. Запрещается открывать двери транспортного средства, если это создает помехи другим участникам дорожного движения. (**п. 12.7.**).

3. Приближаясь к остановившемуся транспортному средству, имеющему опознавательный знак '' Перевозка детей'', водитель должен снизить скорость, при необходимости остановиться и пропустить группу детей. (**п. 14.7.**).

4. Совершая объезд автобуса или троллейбуса, стоящего на обозначенной остановке, водитель должен помнить, что чем уже проезжая часть дороги, тем больше вероятность появления на его пути следования пешехода. **(авт.)**

Рекомендации организациям обеспечивающим безопасность ДД

ГИБДД

*1. В Правилах ДД предусмотреть пункт разрешающий водителю трамвая открывать двери на остановке, если она расположена посредине проезжей части, лишь убедившись, что следующие сзади водители приняли меры для остановки транспортных средств.**(авт.)***

Примеры ДТП:

- 14 февраля в 8 час 20 мин. водитель, управляя рейсовым автобусом и двигаясь по маршруту №103 Козловы горы-Кострома, в п. Минское совершил наезд на пешеходов 10 и 8 лет, учащихся школы, которые неожиданно вышли на проезжую часть из-за остановившегося во встречном направлении автобуса ЛАЗ-695. В результате наезда пешеходы получили травмы и были госпитализированы.

- 30 августа в 17 час. 30 мин. в г. Иванове на проспекте Строителей, водитель управляя автобусом ПАЗ-672, совершил наезд на пешехода - школьника 11 лет, внезапно выбежавшего из-за стоящего троллейбуса, который скончался на месте происшествия.

Причины или условия возникновения ДТП

10. НАЕЗД НА ПЕШЕХОДА ВНЕ ЗОНЫ ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА, ПЕРЕКРЕСТКА.

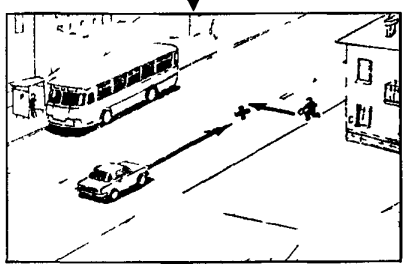
От общего количества ДТП - 14,2%

Действия водителя, приведшие к ДТП

10.1 Водитель своевременно не применил экстренного торможения при появлении пешехода на проезжей части дороги в неустановленном для перехода месте.

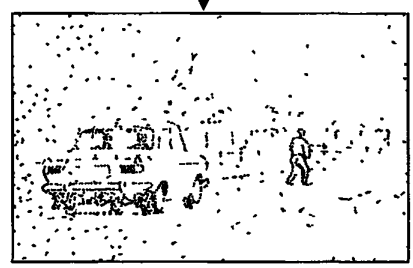
Вид ДТП

10-1



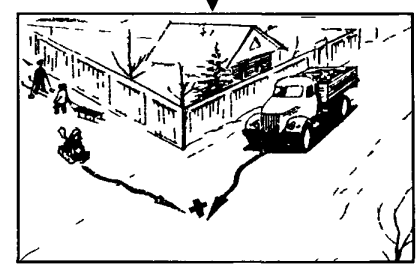
Наезд на пешехода, неожиданно начавшего переход на противоположную сторону дороги и находящегося в поле зрения водителя

10-2



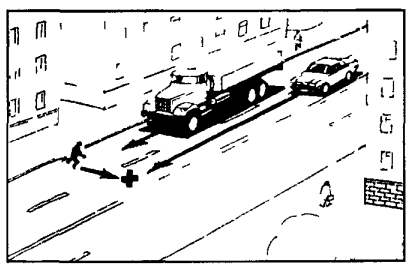
Наезд на пешехода, находящегося на проезжей части или движущегося по ней в условиях недостаточной видимости из-за погодных условий

10-3



Наезд на детей, неожиданно съехавших на санках, лыжах, коньках и т д под движущееся транспортное средство

10-4



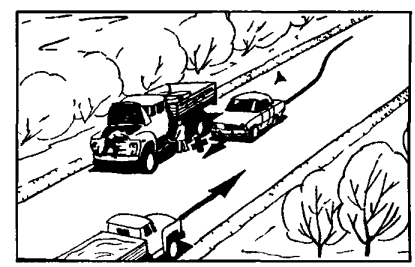
Наезд на пешехода, вышедшего из-за движущегося, стоящего транспортного средства при движении в попутном направлении

10-5



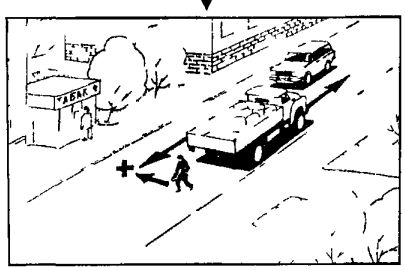
Наезд на пешехода, находящегося на проезжей части в условиях недостаточной видимости из-за света фар встречного транспорта

10-6



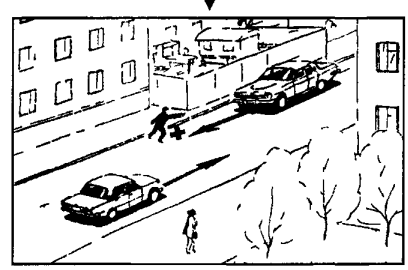
Наезд на водителя или другое лицо, помогающее водителю в ремонте транспортного средства, находящегося на проезжей части или обочине, при его объезде

10-7



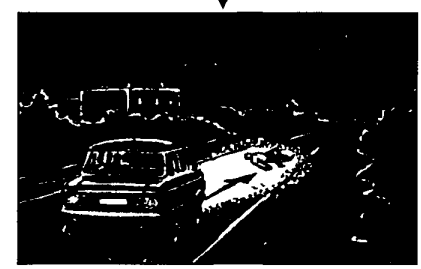
Наезд на пешехода, вышедшего из-за движущегося, стоящего транспортного средства при движении во встречном направлении

10-8



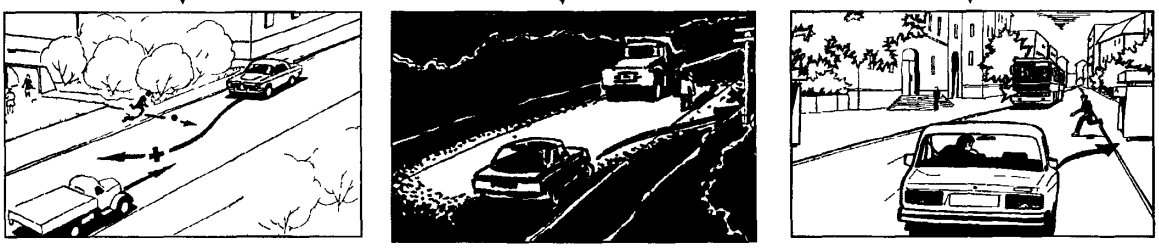
Наезд на пешехода, при внезапном его появлении на проезжей части при попытке остановить транспортное средство

10-9



Наезд на нетрезвого пешехода, лежащего на дороге в условиях недостаточной его видимости

10-10 10-11 10-12



Выезд на полосу встречного движения, съезд с проезжей части (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п) при избежании водителем наезда на внезапно появившегося в поле его зрения пешехода

Регламентация действий участников движения Правилами ДД

1. При пересечении проезжей части вне пешеходного перехода пешеходы не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств. (**п. 4.5.**).

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

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. (**п.10.1.**).

В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч. (**п.10.2.**). По дворовой территории или в жилой зоне движение разрешается со скоростью не более 20 км/ч. (**п.п. 12.2. ; 12.4.**).

В приведенной выше формулировке Правил ДД принципиальным для водителя является определение «момента возникновения опасности». Момент, когда для водителя возникла опасность, определяется специалистами в каждом конкретном случае, и он для него может быть различен даже в одной и той же ситуации. Например, пешеход ступил на проезжую часть. Для водителя движущегося по противоположной стороне дороги, с двухсторонним движением, наступление опасности может быть определено от того момента, когда пешеход только ступил на проезжую часть. Но оно может определяться и от того момента, когда он пересек осевую линию. Зависит это от того как идет пешеход (быстро, медленно, с замедлением движения при приближении к осевой или нет), видит ли он транспортное средство, состояния пешехода (трезв или явно пьян), возраста (ребенок или взрослый) и т.д.

Кроме того возможен случай, когда водитель снижает скорость и пропускает пешехода. Но тот, уже пройдя путь следования транспортного средства, неожиданно для водителя, прекратившего в это время торможение, возвращается обратно.

Зная остановочный путь транспортного средства и его удаление от препятствия, в момент наступления опасности для водителя, делается вывод о том, была ли у водителя техническая возможность для своевременной остановки транспортного средства или же

такой возможности у него не было? Поэтому при совершении наезда на пешехода, при переходе им дороги в неустановленном месте, для снятия виновности с водителя должно выполняться условие - при появлении опасности у водителя не имелось технической возможности своевременно остановить транспортное средство, при соблюдении им установленного скоростного режима на дороге. (**авт.**).

Примеры ДТП:

- 8 февраля в 18 час. 40 мин. в г. Великие Луки на ул. Партизанская, водитель автобуса ЛАЗ-699, следуя по междугородному маршруту с 40 пассажирами в салоне, совершил наезд со смертельным исходом на гражданина (личность не установлена), который лежал на проезжей части.. Движение осуществлялось по сухому асфальту, в сумерки, при включенных подфарниках.

- 24 февраля в 11 час 50 мин. в пос. Волжский водитель автобуса ЛАЗ-695, выполняя заказные перевозки, двигаясь пустым по дороге шириной 3 м. совершил наезд на ребенка 3-х лет, скатившегося со снежного вала на проезжую часть. Ребенок погиб на месте происшествия.

- 23 марта в 20 час. 30 мин. на 187 км. автомобильной дороги Ростов-Нижний Новгород, водитель управляя автомобилем КамАЗ-5410 , при встречном разъезде, совершил наезд на пешехода шедшего по середине проезжей части дороги, который на месте происшествия скончался.

- 9 апреля в 21 час. 30 мин. на 27 км. шоссе Калуга-Тула водитель такси ГАЗ-24, при разъезде, был ослеплен светом фар встречного автомобиля. В зоне ослепления по дороге , в этом же направлении, шел пешеход которого водитель увидел 4 - 5 метрах и избежать происшествия не смог. Пешеход получил смертельную травму и с места наезда на машине скорой помощи доставлен в морг областной больницы г. Калуги.

- 10 сентября в 19 час. 50 мин. на 23 км. Можайского шоссе водитель автомобиля РАФ "Скорая помощь", избегая наезда на пешехода, перебегавшего дорогу перед его автомобилем, сбив его, выехал на полосу встречного движения, где произвел столкновение с автобусом ЛиАЗ-677. В результате ДТП скончались пешеход и водитель РАФ. Врач скорой помощи с переломом ребер и сотрясением головного мозга госпитализирован.

При оформлении ДТП органами ГАИ на стоявший автобус ЛиАЗ совершил наезд автомобиль ЗИЛ-130. В результате столкновения пострадал пассажир ЗИЛ-130, который с переломом голени был госпитализирован в Одинцовскую ЦРБ.

- 21 апреля в 16 час. 30 мин. в г. Иркутске (Ушаковский мост) водитель автобуса Икарус-260 совершил наезд на пешехода 4-х лет, который скончался на месте происшествия.

Двое детей 2-х и 4-х лет находились на обочине дороги. Отец был в нетрезвом состоянии. Когда автобус, после отстоя, стал к ним подъезжать. Один из них (4-х лет) неожиданно бросился перебегать перед автобусом дорогу.

Причины или условия возникновения ДТП

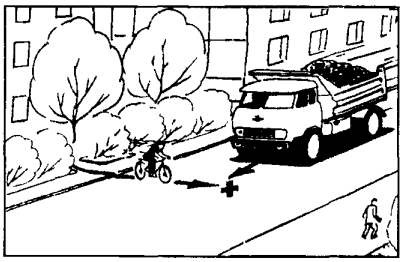
11. НАЕЗД НА ВНЕЗАПНО ПОЯВИВШЕГОСЯ ИЛИ ВНЕЗАПНО ИЗМЕНИВШЕГО НАПРАВЛЕНИЕ СВОЕГО ДВИЖЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДИСТА. НАЕЗД НА ЖИВОТНОЕ.

От общего количества ДТП - 3%

Действия водителя, приведшие к ДТП

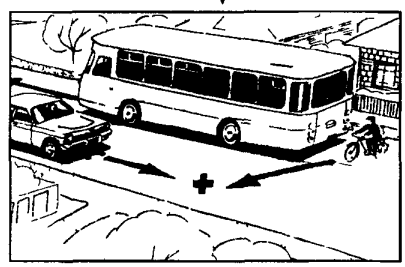
11.1. Водитель не успел своевременно применить экстренного торможения при внезапном появлении или изменении направления своего движения велосипедиста, животного.

11-1



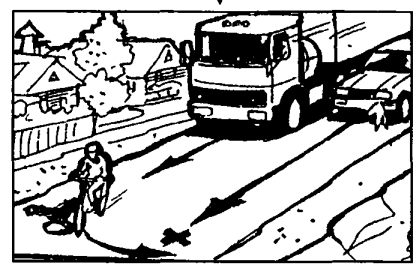
Наезд на велосипедиста при внезапном его появлении из-за зеленых насаждений, строений и т д

11-2



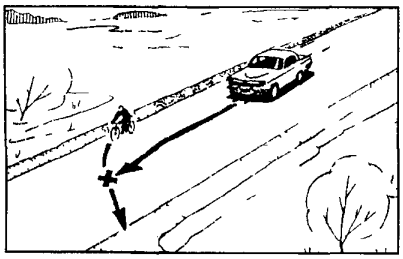
Наезд на велосипедиста при внезапном его появлении из-за движущегося, стоящего транспортного средства при движении во встречном направлении

11-3



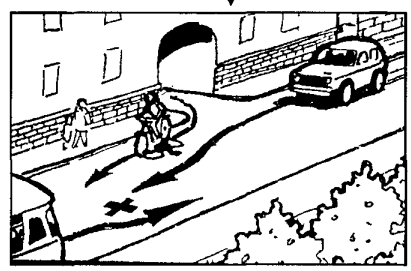
Наезд на велосипедиста при внезапном его появлении из-за движущегося, стоящего транспортного средства при движении в попутном направлении

11-4



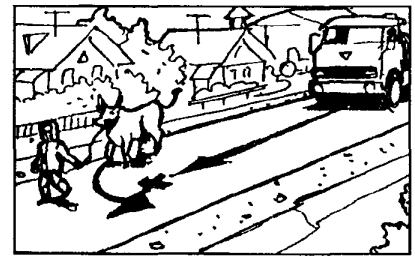
Наезд на велосипедиста, находящегося в поле зрения водителя, при внезапном изменении им направления своего движения

11-5



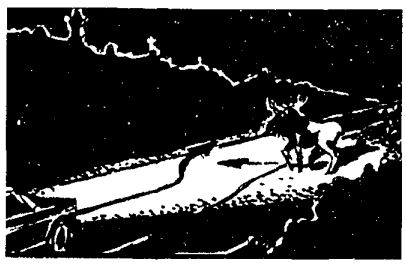
Выезд на полосу встречного движения, съезд с полотна дороги (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода и т п) при избежании водителем наезда на велосипедиста

11-6



Наезд на животное при внезапном его появлении или изменении направления своего движения

11-7



Выезд на полосу встречного движения, съезд с полотна дороги (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п) при избежании водителем наезда на животное

Регламентация действий участников движения Правилами ДД
См. раздел 10.

Примеры ДТП:

- 14 мая в 21 час в г Кимры водитель автомобиля ЗИЛ совершил наезд на упавшую с велосипеда девочку 4-х лет, которую решил покатать ее несовершеннолетний брат. В момент проезда автомобиля, он не смог удержать велосипед и упал с ним Девочка попала под задние правые колеса автомобиля и скончалась на месте происшествия.

- 16 октября в 11 час. 15 мин. в пос. Пролетарском, Орехово-Зуевского района, водитель автобуса ЛАЗ-695 совершил наезд на велосипедиста, внезапно выехавшего с обочины на проезжую часть в непосредственной близости от автобуса. В результате наезда велосипедист скончался на месте ДТП.

- 13 октября на автомобильной дороге Куйбышев-Саранск в районе населенного пункта Малый Уренбаш произошло опрокидывание рейсового автобуса Икарус-255. В результате опрокидывания 7 пассажиров получили травмы. Причиной происшествия явилось внезапное появление на проезжей части двух коров при встречном разъезде и движении в свете фар.

Причины или условия возникновения ДТП

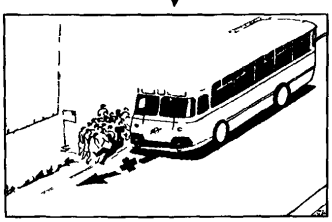
12. ДТП ПРИ ПОДЪЕЗДЕ И ОТЪЕЗДЕ АВТОБУСОВ, ТРОЛЛЕЙБУСОВ ОТ ОСТАНОВОК. ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ В КУЗОВЕ ИЛИ САЛОНЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА.
От общего количества ДТП - 8,5%

Действия водителя, приведшие к ДТП

12.1. Водитель осуществлял движение, подъезд или отъезд от места остановки не убедившись в безопасности перевозимых пассажиров или находящихся на дороге людей.

Вид ДТП

12-1



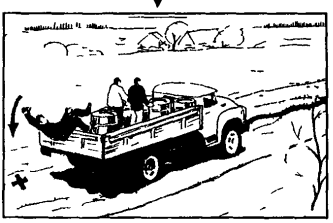
Наезд автобуса, троллейбуса на пассажира при подъезде к остановке

12-2



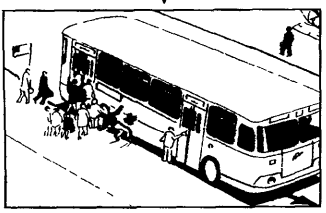
Падение пассажира при высадке его из автобуса, троллейбуса в момент остановки

12-3



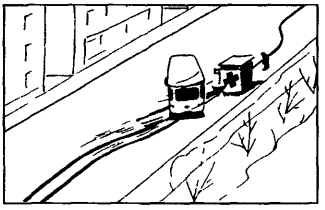
Падение пассажира при перевозке его в кузове грузового автомобиля В том числе не оборудованном для перевозки людей

12-4



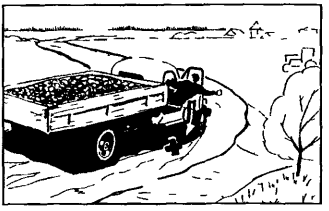
Наезд автобуса, троллейбуса на пассажира при отъезде от остановки

12-5



Занос автобуса, троллейбуса на павильон остановки, посадочную площадку при его подъезде к остановке, в результате скользкой дороги

12-6



Падение пассажира из салона транспортного средства в результате неплотного закрывания двери или неисправности ее замков

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Правила перевозок пассажиров в автобусах и троллейбусах определяются, как правило, нормативными документами организаций, осуществляющих перевозки пассажиров. Однако какие бы не были эти правила в них должны быть обязательно отражены следующие условия регламентируемые Правилами ДД:

1.1. Водитель обязан осуществлять посадку и высадку пассажиров только после полной остановки транспортного средства, а начинать движение только с закрытыми дверями и не открывать их до полной остановки. (**п. 22.7.**).

1.2 Перед началом движения водитель обязан убедиться, что это будет безопасно и, при этом, не будет создано помех другим участникам движения. (**п. 8.1.**).

1.3 В населенных пунктах при отъезде от остановок водители автобусов и троллейбусов имеют приоритет в движении, однако они могут начинать движение только после того как убедятся, что им уступают дорогу. (**п. 18.3.**).

1.4 См. раздел 10, п. 2.

2. Число перевозимых людей в кузове грузового автомобиля не должно превышать количества оборудованных для сидения мест. (**п. 22.3.**).

3. Грузовой автомобиль с бортовой платформой, используемый для перевозки людей, должен быть оборудован сиденьями, закрепленными на высоте 0,3 - 0,5 м от пола и не менее 0,3 м от верхнего края борта, а при перевозке детей, кроме того, борта должны иметь высоту не менее 0,8 м от уровня пола.

Сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта, должны иметь прочные спинки. (**п. 4. ОП.**).

4. Проезд в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой, не оборудованной для перевозки людей, разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, при условии, что они обеспечены местом для сидения, расположенным ниже уровня бортов. (**п. 22.5.**).

5. Перевозка людей в кузове грузового автомобиля должна осуществляться водителями, имеющими удостоверения на право управления транспортными средствами категории *С* и стаж управления транспортными средствами данной категории более 3 лет. (**п. 22.1.**).

6. Перед поездкой водитель грузового автомобиля должен проинструктировать пассажиров о порядке посадки, высадки и размещения в кузове.

Начинать движение можно только убедившись, что условия безопасной перевозки пассажиров обеспечены. (**п. 22.4.**).

7. При перевозке групп детей в автобусе или на грузовом автомобиле с кузовом фургоном с ними должен находится взрослый сопровождающий, а в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой - не менее двух. На этих транспортных средствах спереди и сзади должны быть установлены опознавательные знаки "Перевозка детей". (**п. 22.6.**).

8. Запрещается перевозить людей сверх количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства. (**п. 22.8.**).

9. Скорость движения грузовых автомобилей, перевозящих людей в кузове, должна быть не более 60 км/ч. (**п. 10.3.**).

Примеры ДТП:

- 6 апреля в 10 час. 20 мин. в г. Светлограде, на автостанции, начиная движение, водитель автобуса Икарус-260 совершил наезд правыми задними колесами на женщину (85 лет), которая от полученных травм (открытый перелом обеих ног) скончалась в больнице.

- 8 апреля в 11 час. 30 мин. в г. Обнинске, водитель автобуса Икарус-250, при трогании с места на остановке, закрывая дверь, прищемил ногу мужщины (88 лет). После падения пассажира водитель остановил автобус. Пассажир получил травму ребер и доставлен в больницу.

- 10 апреля в 16 час. 50 мин. в г. Егорьевске на ул. Советская из автобуса Икарус-256 выпала пассажирка, которая готовясь к выходу, по своей неосторожности сумкой сорвала рычаг аварийного открытия дверей. В результате падения пассажирка скончалась по дороге в ЦРБ.

- 24 сентября в 11 час водитель, управляя автобусом ЛиАЗ-677, двигаясь по маршруту Нефтехим- Томск. У остановки "Кузовлево" высадил пассажиров, произвел посадку и начал движение. В это время два нетрезвых пешехода пытались сесть в автобус, споткнулись и упали, при этом один из них попал головой под заднее колесо. Пассажир скончался на месте происшествия.

- 8 августа в 14 час. 30 мин. в г. Кемерово водитель автобуса ЛиАЗ-677 осуществлял движение при открытой двери. При повороте выпал пассажир с ребенком. Оба госпитализированы.

- 23 марта в 10 час. в г. Петрозаводске на ул. Солнечной, водитель автобуса ЛиАЗ-677. совершил наезд задней частью автобуса на пассажира при подъезде к остановке и заноса автобуса при торможении на скользкой проезжей части.

-12 февраля в 14 час. 25 мин. в г. Железногорске на ул Янгеля, остановка "Торговый центр", водитель автобуса ЛАЗ-695, выполнявший городские перевозки по маршруту №4, совершил наезд на пешехода (12 лет), который попал под заднее колесо автобуса в момент подъезда его к остановке. Пешеход тяжело травмирован (перелом костей таза и бедер).

- 22 февраля в 7 час. 15 мин. в г. Анжеро-Судженске, водитель при подъезде к остановке на автобусе ЛиАЗ-677, совершил наезд задними колесами автобуса на находящихся в толпе двух пассажиров. Оба госпитализированы.

Причины или условия возникновения ДТП

13. ДТП НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПЕРЕЕЗДЕ.

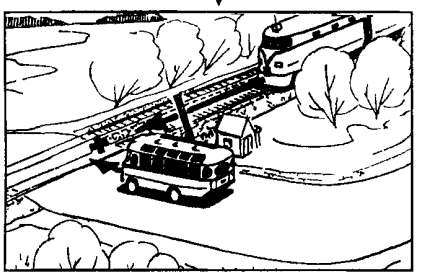
От общего количества ДТП - 0,5%

Действия водителя, приведшие к ДТП

13.1. Водитель совершил столкновение с поездом, дрезиной или, избегая столкновения, допустил наезд на обустройства переезда, опрокидывание и т.п., выехав на железнодорожный переезд, не убедившись в безопасности.

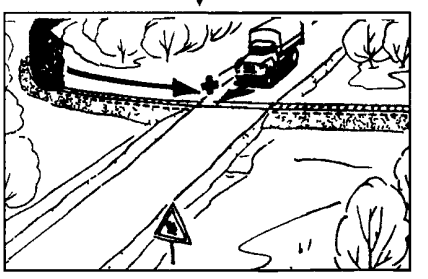
Вид ДТП

13-1

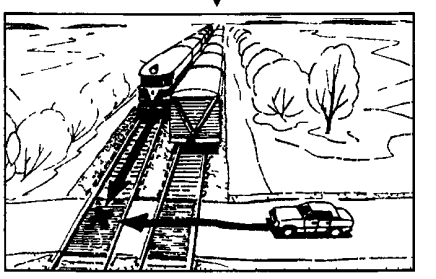


При разрешающем движение транспорта положении шлагбаума и отсутствии, неработающей или не включенной сигнализации

13-2



13-3



Железнодорожный переезд нерегулируемый

13-4



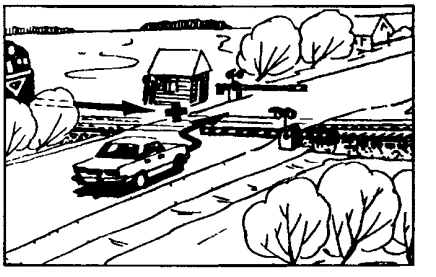
При разрешающем движение транспорта положении шлагбаума и запрещающей сигнализации

13-5



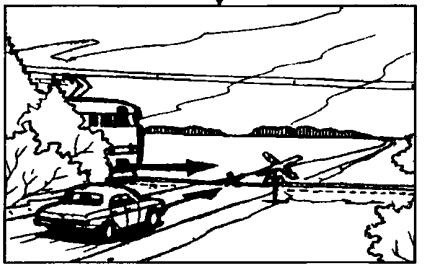
При отсутствии шлагбаума и действии запрещающей движение транспорта сигнализации

13-6



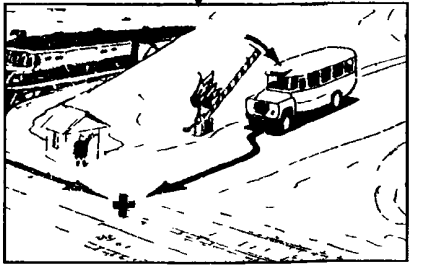
При запрещающем движение транспорта положении шлагбаума и сигнализации

13-7



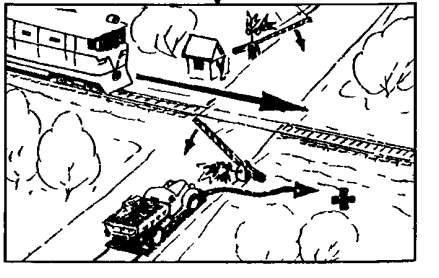
При отсутствии шлагбаума и неработающей или не включенной сигнализации

13-8



В момент закрытия шлагбаума при отсутствии, не работающей или не включенной сигнализации, когда у водителя не было технической возможности остановить транспортное средство

13-9



Съезд транспортного средства с полотна дороги, наезд на обустройства переезда (опрокидывание, столкновение, наезд на пешехода и т п) при избежании водителем столкновения с поездом, дрезиной

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. При подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины). (**п. 15.2.**).

- Указанная формулировка (вторая ее половина) позволяет лишить водителя свободы, при ДТП на железнодорожном переезде, в любом случае, даже при движения его через железнодорожный переезд на зеленый сигнал светофора, либо с согласия дежурного по переезду. Личная убежденность водителя в отсутствии приближающегося поезда, при наличии разрешающей для движения транспорта сигнализации, по мнению авторов, не должна приводить его к юридически наказуемым деяниям. (**авт.**).

2. Запрещается выезжать на переезд:

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);

- при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);

- при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком, либо с вытянутыми в сторону руками);

- если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановится на переезде;

- если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

Кроме того, запрещается:

- объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства;

- самовольно открывать шлагбаум;

- провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины и механизмы;

- без разрешения начальника дистанции пути железной дороги движение тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч, а также тракторных саней-волокуш. (**п. 15.3.**).

Рекомендации организациям обеспечивающим безопасность ДД (авт.)

ГИБДД

1. Было бы желательным в Правила ДД ввести понятие регулируемый и нерегулируемый железнодорожный переезд.

Поведение водителя определить таким образом, что при зеленом или белолунном сигнале светофора (сигнализирующем об исправности светофоров с красными сигналами), либо при наличии дежурного по переезду, он может при проезде железнодорожного переезда не снижать скорости.

*Во всех остальных случаях он должен снижать скорость и убеждаться в безопасности, а водители автобусов, перевозящих пассажиров, автомобилей перевозящих опасные или негабаритные грузы и др. (перечень их типажа должен быть определен в зависимости от степени опасности), кроме того, остановиться и не пересекать железнодорожные пути до тех пор пока водитель не убедится в том, что путь свободен. (**авт.**).*

***ГИБДД, Министерство путей сообщения, Министерство транспорта**.*

*Для обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах и нормального функционирования автомобильного транспорта должны удовлетворяться следующие условия: (**авт.**)*

1. На переезде должна быть обеспечена удовлетворительная видимость приближающегося поезда.

2. Переезды, где невозможно создать удовлетворительную видимость, либо на которых происходит интенсивное движение транспорта (автомобилей, поездов), должны быть оборудованы надежной сигнализацией, руководствуясь которой водитель осуществлял бы проезд.

3. Если сигнализация на переезде ненадежна (светофоры без зеленого или белолунного сигнала), на переезде должен быть выставлен дежурный, осуществляющий регулирование через переезд либо производящий надзор за действием технических средств регулирования.

4. Действие запрещающей сигнализации до момента проезда поезда не должно превышать 3 - 5 минут.

5. Машинист поезда при подъезде к переезду должен ставиться в известность техническими средствами о нахождении на переезде транспортного средства (вынужденная остановка и т.д.), а также работе запрещающей для автотранспорта сигнализации.

6. Окраска локомотива должна быть хорошо видимой для водителя.

7. Освещение переезда в ночное время должно быть таковым, чтобы оно не оказывало на водителей, при проезде переезда, ослепляющего воздействия.

Примеры ДТП:

- 25 декабря 82г. в 15 час. 30 мин местного времени, автобус Икарус, принадлежащий Владивостокской автоколонне №1272 с 70 пассажирами в салоне, при пересечении трехпутного охраняемого железнодорожного переезда был ударен порожним вагоном, самопроизвольно укатившегося под уклон с места выгрузки подъездного пути завода ЖБИ №1 Главвладивостокстроя В результате удара автобус протащило 15 метров. Погибли 7 пассажиров, 23 ранены. В момент переезда шлагбаум был открыт, звуковая и световая сигнализации не работали.

- 16 августа 83г в 16 час. в г Омутнинске, Кировской области, на железнодорожном переезде лесопромышленного объединения "Кировлеспром" произошло столкновение локомотива товарного поезда с автобусом ЛАЗ-695 в котором находилось 70 пассажиров, из которых пострадало 29 Происшествие произошло из-за того, что дежурная по переезду не включила звуковую и световую сигнализацию и не закрыла шлагбаум.

- 15 января 83г. в 12 час. 40 мин на охраняемом железнодорожном переезде перегона Гатчина-Новолизино-Ленинград, Витебского отделения железной дороги произошло столкновение автобуса Икарус-260 Гатчинского пассажирского автопредприятия с грузовым составом. В результате столкновения 30 пассажиров автобуса погибли и 35 получили ранения различной тяжести и госпитализированы Причиной происшествия явился выезд водителя автобуса на охраняемый железнодорожный переезд при закрытом положении шлагбаума.

Водитель автобуса, подъезжая к железнодорожному переезду, за 25-30 метров увидел закрывающийся шлагбаум. Однако в условиях гололеда, не имея возможности остановится до железнодорожного полотна, принял решение объехать шлагбаум и выехал на железнодорожный путь, где и произошло столкновение с грузовым составом.

- 26 октября 98г вблизи г. Хабаровска, на неохраняемом железнодорожном переезде, принадлежащем УПТК "Дальспецстроя" произошло столкновение маршрутного автобуса Икарус-280 и неуправляемых железнодорожных полувагонов Столкновение произошло в результате самопроизвольного ухода поставленных под разгрузку на территории предприятия и закрепленных с нарушением инструкций четырех полувагонов груженных щебнем и рампой для перевозки железобетонных конструкций. В ДТП погибло 26 человек и 24 получили ранения.

Причины или условия возникновения ДТП

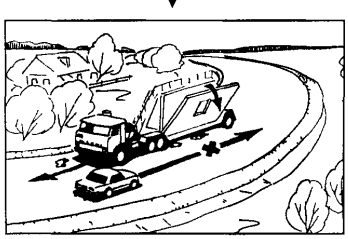
14. ДТП ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ВОДИТЕЛЕМ ПРАВИЛ КРЕПЛЕНИЯ И ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ.
От общего количества ДТП - 0,4%

Действия водителя, приведшие к ДТП

14.1 Водитель недостаточно надежно закрепил перевозимый груз. Допустил нарушение правил перевозки негабаритного груза.

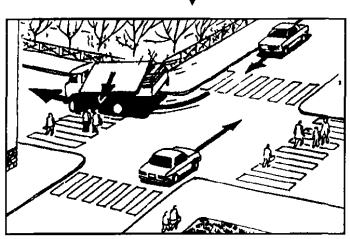
Вид ДТП

14-1



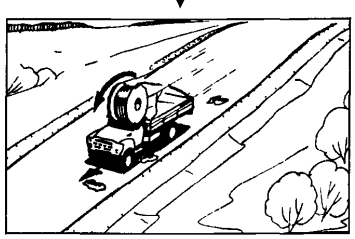
Падение груза на транспортное средство, при встречном разъезде

14-2

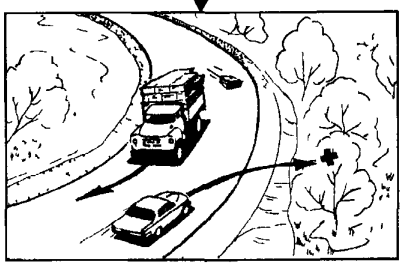


Падение перевозимого груза на пешехода велосипедиста, мото , гужевой транспорт и т п

14-3



14-4



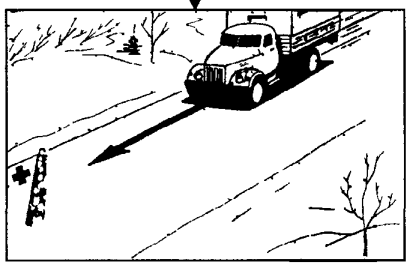
Съезд транспортного средства с полотна дороги (опрокидывание, столкновение, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п при избежании попадания под падающий груз при встречном разъезде

14-5



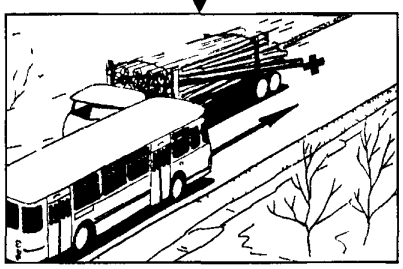
Наезд на утерянный груз при недостаточной его видимости из-за света фар встречного транспорта

14-6



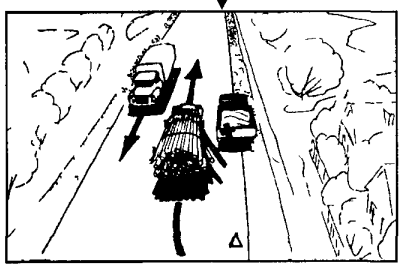
Наезд на утерянный груз в условиях недостаточной его видимости из-за погодных условий

14-7



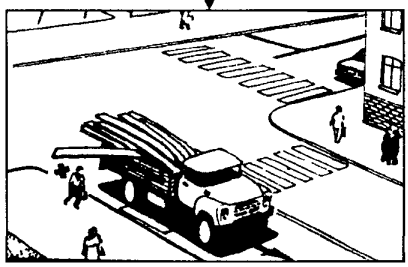
Задевание перевозимым грузом транспортного средства, движущегося (стоящего) во встречном направлении

14-8



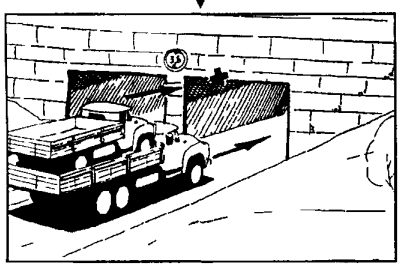
Задевание перевозимым грузом транспортного средства, движущегося (стоящего) в попутном направлении

14-9



Задевание перевозимым грузом пешехода, велосипедиста, мото , гужевой транспорт

14-10



Задевание перевозимым грузом дорожных сооружений, контактной сети и т п

14-11



Выезд на полосу встречного движения, съезд с полотна дороги (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п) при избежании водителем наезда на утерянный груз

Регламентация действий водителя Правилами ДД

1.Запрещается движение транспортных средств по дорогам общего пользования, без специального разрешения Госавтоинспекции, если его габариты с грузом или без груза превышают: по ширине 2,5 м, по высоте 4,0 м от поверхности проезжей части, по длине 20 м, автомобилей с двумя и более прицепами, а также с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м. (**п.п. 23.5. ; 20.4.**).

2. Груз, выступающий за габариты транспортного средства спереди или сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательными знаками «Крупногабаритный груз», а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, спереди фонарем или световозвращателем белого цвета, сзади фонарем или световозвращателем красного цвета. (**п. 23.4.**).

3. Масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства. (**п. 23.1.**).

4. Перед началом и во время движения водитель обязан контролировать размещение, крепление и состояние груза во избежание его падения, создания помех для движения. (**п. 23.1.**).

5. Перевозка груза допускается при условии, что он:

- не ограничивает водителю обзор;
- не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;
- не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а так же не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой:
- не создает шум, не пылит, не загрязняет дорогу и окружающую среду.

Если состояние и размещение груза не удовлетворяют указанным требованиям, водитель обязан принять меры к устранению нарушений перечисленных правил перевозки либо прекратить дальнейшее движение. (**п. 23.3.**).

Примеры ДТП:

- 16 августа в 17 час. 30 мин. в посерке Могойтуй на улице Железнодорожная произошло падение пассажира с автомобиля ЗИЛ-130, груженого сеном 2,5 тонны. При движении оборвалась веревка, стягивающая сено, в результате грузчик упал вместе с сеном на асфальтированную дорогу. Был доставлен в больницу, где через сутки скончался.

-15 сентября в 17 час. 30 мин. на 4 км. шоссе Коломна-Городец водитель автомобиля КамАЗ буксировал погрузчик, уложив его ковш в кузов самосвала. При разъезде с автобусом ЛиАЗ-677 ковш соскочил из кузова и задел левую часть автобуса. В результате ДТП ранен пассажир автобуса.

- 24апреля в 23 час. водитель следовал из командировки на автомобиле КамАЗ-5410. Погрузив прицеп в кузов. При движении дышло прицепа вместе с проводкой и пневмошлангами повернулось и выступало на 0,9 м. При проезде мимо идущих по обочине пешеходов им был сбит один из пешеходов, который скончался в Кромской больнице.

- 8 июля в 17 час 50 мин в г. Ленинграде на перекрестке шоссе Революции-Большеохтинский проезд, с автомобиля КамАЗ, при левом повороте упала железобетонная плита, которая попала на автомобиль Запорожец. Пострадали водитель и пассажир, которые в тяжелом состоянии отправлены в больницу.

- 1 апреля в 21 час на 29 км. автомобильной дороги Сыктывкар-Визинга произошло опрокидывание и возгорание автомобиля ГАЗ-53, при котором погибли водитель и пассажир. ДТП произошло вследствие раскачивания на неровностях дороги перевозимого контейнера, который опрокинул автомобиль.

Причины или условия возникновения ДТП

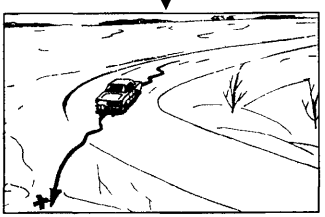
15. ДТП ИЗ-ЗА ПРЕВЫШЕНИЯ ВОДИТЕЛЕМ СКОРОСТИ ПРОЕЗДА ЗАКРУГЛЕНИЯ.
От общего количества ДТП – 3,1%

Действия водителя, приведшие к ДТП

15.1. Водитель превысил скорость проезда закругления дороги, в результате чего не смог удержать автомобиль на занимаемой полосе движения

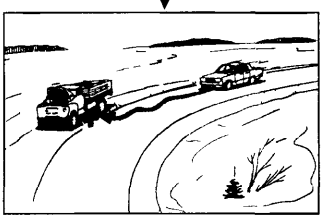
Вид ДТП

15-1

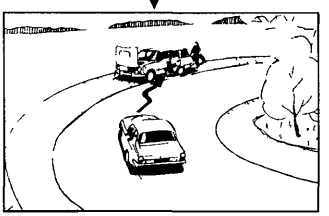


Съезд транспортного средства с полотна дороги (опрокидывание, наезд на стоящее на обочине транспортное средство, дорожные сооружения пешехода и т п)

15-2



15-3

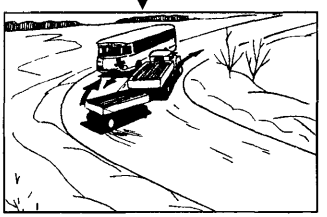


Выезд транспортного средства на противоположную сторону закругления дороги (опрокидывание, наезд на стоящее транспортное средство, дорожные сооружения, пешехода и т п)

15-4



15-5



Столкновение с транспортным средством, движущимся во встречном направлении из-за выезда или заноса на полосу встречного движения

Регламентация действий водителей Правилами ДД

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

2 Водителю запрещается резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия. (**п. 10.4.**).

Тормозить нужно до закругления. Само закругление, особенно при скользкой проезжей части, желательно проезжать с постоянной скоростью. (**авт.**).

3. Срезать углы, производить объезды и обгоны на закруглении очень опасно из-за отсутствия видимости транспорта следующего сзади, а также недостаточной видимости встречного транспорта.

При движении по закруглению водителю намного безопаснее ориентироваться на правую обочину, держась ближе к ней, чем к осевой линии. (**авт.**).

Примеры ДТП:

- 21 января в 17 час. 30 мин. на 140 км. автодороги Новороссийск-Тбилиси-Баку в с. Ольгинка водитель автобуса ЛАЗ-695 допустил столкновение с движущимся во встречном направлении автомобилем ВАЗ-2109, водитель которого превысил скорость проезда закругления в результате чего автомобиль выехал на полосу встречного движения. После столкновения автобус опрокинулся в кювет. В результате ДТП 1 чел. (водитель ВАЗ) погиб, 5 пассажиров автобуса получили ранения и госпитализированы.

- 4 февраля в 17 час. 25 мин. на 2 км. Лыткаринского шоссе водитель легкового автомобиля Москвич превысил скорость проезда закругления и выехал на полосу встречного движения, где произвел столкновение с движущимся во встречном направлении автобусом ЛиАЗ-677. В результате столкновения погиб пассажир автомобиля Москвич, его водитель, с закрытым переломом грудной клетки и сотрясением мозга, госпитализирован.

- 13 марта в 14 час. 30 мин. на 24 км. автодороги Анжеро-Судженск-Кемерово водитель автомобиля ГАЗ-2410, двигаясь по закруглению в условиях скользкой проезжей части, выехал на полосу встречного движения и произвел столкновение с автомобилем КамАЗ. В результате столкновения водитель и трое пассажиров автомобиля ГАЗ погибли.

Причины или условия возникновения ДТП

16. ДТП ИЗ-ЗА ПОТЕРИ ВОДИТЕЛЕМ ОРИЕНТАЦИИ НА ДОРОГЕ. НЕПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ О РАЗРЫТИЯХ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ, ОТКРЫТЫХ ЛЮКАХ КОЛОДЦЕВ И Т.П.

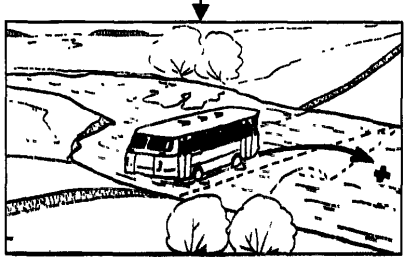
От общего количества ДТП – 0,3%

Действия водителя, приведшие к ДТП

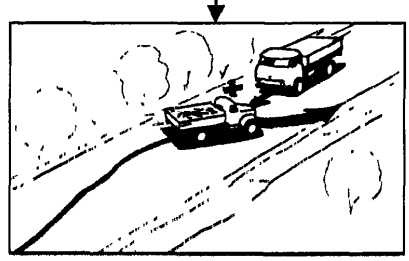
16.1. Водитель потерял ориентацию на проезжей части дороги в условиях ограниченной ее видимости (ослепление светом фар, снег, туман, пыль, ливень). Осуществлял движение по дороге покрытой водой или занесенной снегом.

Вид ДТП

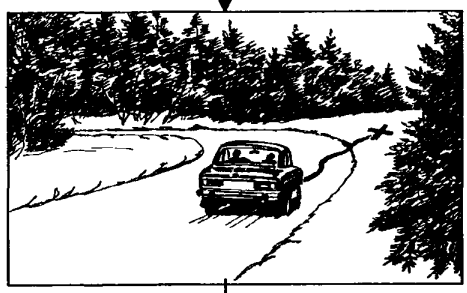
16-1



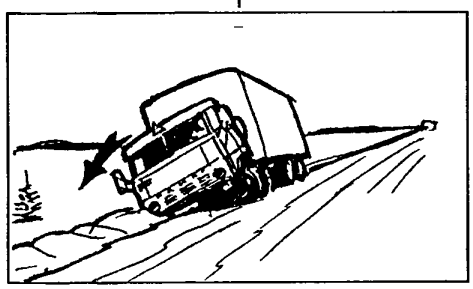
16-4



16-2

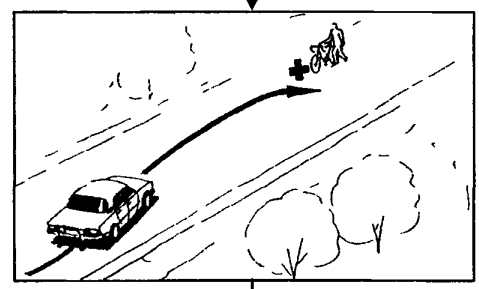


16-3

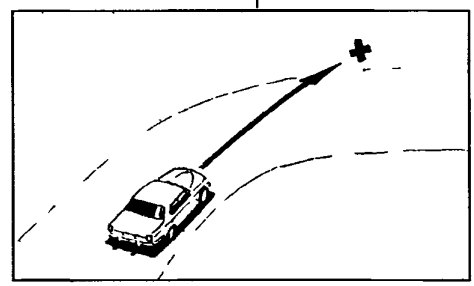


Съезд с полотна дороги (опрокидывание, наезд на дорожные сооружения, пешехода и т п)

16-5



16-6

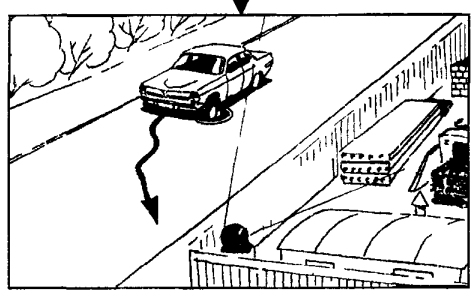


Выезд на полосу встречного движения (столкновение, опрокидывание, наезд на дорожные сооружения пешехода и т п)

Действия водителя, приведшие к ДТП

16.2. Водитель не увидел или с опозданием увидел места производства дорожных работ, разрытия, открытые колодцы и т.д.

16-7



Попадание транспортного средства в места разрытия на дороге открытый люк колодца и т д

16-8



Выезд на полосу встречного движения съезд с полотна дороги (столкновение опрокидывание наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п) при избежании водителем попадания в разрытие, открытый люк колодца и т п

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом . . . видимость в направлении движения. . .

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. (**п. 10.1.**).

2. Должностные и иные лица, ответственные за состояние дорог, . . . обязаны:

содержать дороги, . . . в безопасном для движения состоянии; принимать меры к своевременному устранению помех для движения, запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения. (**п. 13. ОП.**).

3. Должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения работ. Эти места, а также неработающие дорожные машины, строительные материалы, конструкции и тому подобное, которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - дополнительно красными или желтыми сигнальными огнями.

По окончании работ на дороге должно быть обеспечено безопасное передвижение транспортных средств и пешеходов. (**п. 14. ОП.**).

В соответствии с "**Руководством по временному прекращению движения автобусов, троллейбусов и трамваев в неотложных случаях, вызванных стихийными явлениями или изменениями дорожно - климатических условий**", утвержденным Департаментом АТ Минтранса России 16.01.95 г., временно прекращается движение автобусов, троллейбусов, трамваев: - в туман, ливень, град, метель, снегопад, пыльную бурю, при пожарах, когда видимость из кабины водителя в светлое или темное время суток при дальнем свете фар составляет на междугородных и пригородных маршрутах менее 50 м, на городских менее 30 м. (Под видимостью из кабины водителя следует понимать максимальное расстояние четкого, без напряжения зрения водителя, распознания объектов на дороге, встречных и попутных транспортных средств, пешеходов и т.д.).

Исключение составляют случаи, когда на отдельных участках междугородных или пригородных маршрутов (не превышающих 300 м) видимость ограничена до расстояния менее 50 м (например в низинах, балках, долинах рек и т.п.). При этом водитель, как минимум, должен видеть кромку земляного полотна, выполнять меры предосторожности, имеющиеся в его распоряжении (световая и звуковая сигнализации, помощь пассажиров и т.д.) и двигаться со скоростью не более 20 км/ч.

Запрещается также движение по дороге, покрытой водой или снегом, когда водитель четко не видит ее границ.

Примеры ДТП:

- 31 марта в 20 час. 30 мин. на 77 км. автомобильной дороги Караганда-Целиноград водитель на автомобиле КамАЗ-5410 в условиях плохой видимости - сплошного тумана произвел столкновение с мотоциклом, который двигался в попутном направлении. В результате наезда водитель и пассажир мотоцикла тяжело травмированы.

- 11 августа в 1 час на 26 км. автодороги Белинский-Башмаково, в результате ослепления светом фар встречного автомобиля, водитель автомобиля ЗИЛ-130 допустил съезд с дороги и опрокидывание. В результате ДТП погиб пассажир, водитель и другой пассажир госпитализированы.

- 26 сентября в 24 час. водитель на рейсовом автобусе ПАЗ-672 возвращаясь в гараж по ул. Халтурина г. Усть-Кут, при разъезде со встречным автомобилем, съехал на обочину и попал в яму, не огражденную строительной организацией при производстве дорожных работ накануне.

- 17 октября в 7 час 30 мин. на 39 км автомобильной дороги областного значения Липецк-Лебедянь водитель автобуса Икарус-255, из-за сильного тумана (видимость менее 50 м.) выехал на полосу встречного движения и совершил столкновение с автомобилем УАЗ-469. В результате столкновения водитель и пассажир автомобиля получили травмы.

- 20 октября в 20 час. в г. Ленинграде, двигаясь по ул. Боровой водитель автомобиля такси из-за плохой освещенности улицы, отсутствия сигналов предупреждения и ограждения на месте производства дорожных работ переехал сходу разрытие дороги. От сильного толчка пострадали водитель и пассажир, которые госпитализированы.

Причины или условия возникновения ДТП

17. ДТП ИЗ-ЗА СНОСА ИЛИ СКАТЫВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПРИ ДВИЖЕНИИ НА ПОДЪЕМ.

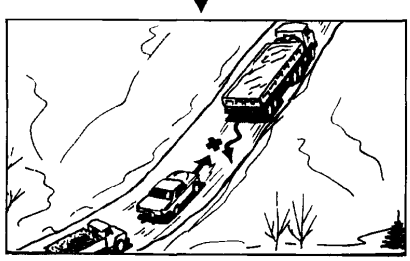
От общего количества ДТП – 0,2%

Действия водителя, приведшие к ДТП

17.1. При движении на подъем транспортное средство скатилось или его снесло назад из-за скользкой проезжей части.

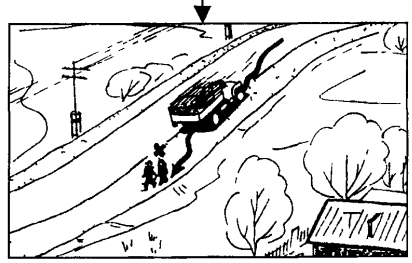
Вид ДТП

17-1



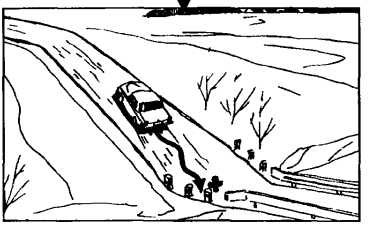
Наезд на транспортное средство движущееся сзади

17-2



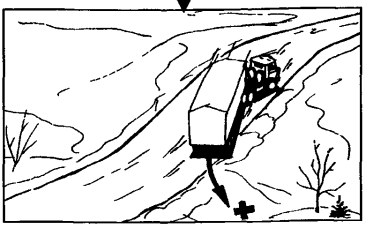
Наезд на пешехода

17-3



Съезд с дороги (опрокидывание)

17-4

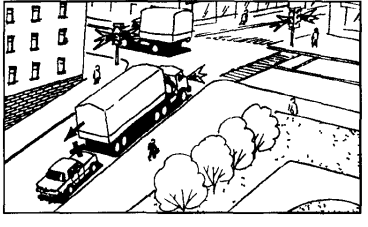


Наезд на дорожные сооружения

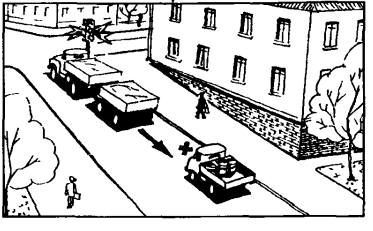
Действия водителя, приведшие к ДТП

17.2. При трогании в гору водитель допустил откат транспортного средства назад.

17-5



17-6



Столкновение с остановившимся сзади транспортным средством, (ситуация 17-6 чрезмерный откат, более 1 м)

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояния транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства. (**п. 10.1.**).

2. **Руководством по временному прекращению движения автобусов, троллейбусов и трамваев в неотложных случаях . . .** предусмотрено прекращение движения автобусов и троллейбусов при гололеде, обледенелом дорожном покрытии на участках дороги с уклоном 4% и более. Движение в этих случаях разрешается лишь при обработке проезжей части противогололедными материалами.

3. Прежде чем преодолевать подъем на транспортном средстве с пневматической системой тормозов водителю можно порекомендовать посмотреть достаточно ли воздуха в тормозной системе и удержит ли тормоз транспортное средство, в случае непредвиденной его остановки на подъеме?

Если у водителя недостаточные технические навыки управления транспортным средством ему можно также рекомендовать вначале подъема включить ту передачу, на которой транспортное средство сможет преодолеть подъем без переключений передач

Водитель должен помнить, что если транспортное средство покатилось назад с подъема и он не успел своевременно включить передачу для его остановки или для движения задним ходом, то включить ее потом, когда транспортное средство покатилось назад, становится практически невозможным. (**авт.**)

Примеры ДТП

- 27 июня в 17 час в с Каменка, Адлерского района, у водителя, выполнявшего грузовые перевозки на автомобиле КамАЗ-5511 с грузом щебня 10 т , при движении на крутом подъеме произошла остановка двигателя Автомобиль задним ходом съехал под откос и опрокинулся Водитель госпитализирован

- 26 ноября в 4 час 45 мин в г Козловка (Чувашия), водитель на автомобиле КАЗ при скользком покрытии не смог преодолеть подъем Автомобиль начал скользить и опрокинулся в кювет Водитель погиб

- 15 февраля в 17 час 30 мин на 661 км тракта Новосибирск-Бийск-Ташанта на перевале Чекет-Аман, водитель управляя автомобилем КамАЗ-5410, в условиях гололеда, при подъеме на перевал забуксовал Автомобиль начал скользить вниз и опрокинулся Водитель погиб

Причины или условия возникновения ДТП

18. ДТП ПРИ БУКСИРОВКЕ.
От общего количества ДТП – 0,9%

Действия водителя приведшие к ДТП

18.1. При буксировке водитель недостаточно надежно закрепил буксируемое транспортное средство или прицеп. Осуществлял буксировку с дефектами сцепного устройства, с нарушением Правил дорожного движения, касающихся количества и длины буксируемых транспортных средств.

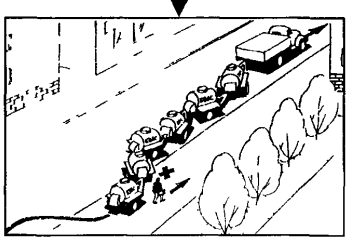
Вид ДТП

18-1

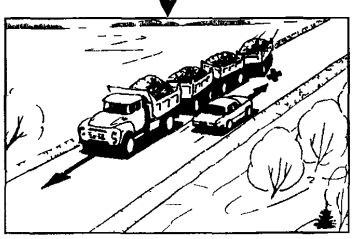


Столкновение буксируемого транспортного средства или прицепа с транспортным средством движущимся во встречном направлении в результате обрыва сцепки

18-2

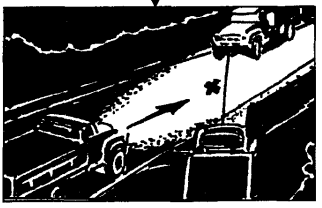


18-3



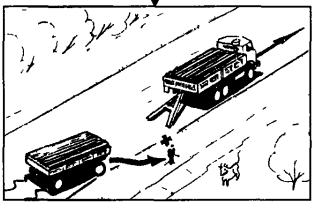
Наезд на пешехода встречное столкновение и т п , из-за виляния в результате одновременной буксировки нескольких транспортных средств, не предусмотренных Правилами ДД, или прицепов

18-4



Наезд на буксирный трос в условиях ограниченной его видимости, при вытаскивании застрявшего транспортного средства

18-5



18-6



Наезд буксируемого транспортного средства или прицепа на дорожные сооружения, пешехода и т п в результате обрыва сцепки

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. При буксировке на гибкой сцепке должно быть обеспечено расстояние между буксирующим и буксируемым транспортными средствами в пределах 4 - 6 м, а при буксировке на жесткой сцепке - не более 4 м. (**п. 20.3.**).

2. Предупредительные устройства для обозначения гибких связующих звеньев при буксировке механических транспортных средств должны выполняться в виде флажков или щитков размером 200 х 200 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью.

На гибкое связующее звено должно устанавливаться не менее двух предупредительных устройств. (**п. 9. ОП**).

3. Конструкция жесткого буксирующего устройства должна соответствовать требованиям ГОСТ 25907-89. (**п. 10. ОП.**).

4. Буксировка запрещается: на гибкой сцепке в гололедицу; двух и более транспортных средств; при длине сцепленных транспортных средств более 20 м; мотоциклами без бокового прицепа, а также таких мотоциклов. (**п. п. 20.4.; 23.5.**), (**п. 15. ОП.**).

5. Скорость движения при буксировке механических транспортных средств не должна превышать - 50 км/ч. (**п. 10.3.**).

Рекомендации организациям обеспечивающим безопасность ДД

Автомобильная промышленность

1. *ГОСТ 3163-76 "Прицепы и полуприцепы автомобильные. Общие технические требования" нормативно предусмотрено виляние прицепа относительно тягового автомобиля: "Прицеп . . при прямолинейном движении по дороге с твердым гладким покрытием при любой скорости и с полной нагрузкой не должен выходить за границу коридора, ширина которого на 0,5 м больше максимальной ширины автопоезда по колесам" (п. 2.11.).*

Объясняется виляние, прежде всего, конструкцией сцепки автомобиля и прицепа. Указанная величина виляния регламентируется ГОСТом. На практике же она значи-

*тельно больше. Вместе с тем для обеспечения безопасности необходимо, чтобы при движении прицеп не выходил за габариты тягового автомобиля. Это можно достичь либо применением беззазорной (шкворневой) сцепки, что широко распространено в дальнем зарубежье, либо в конструкции прицепа закладывать ширину прицепа меньшей , на соответствующую величину, ширины базового автомобиля. (**авт**.).*

ГИБДД

- В соответствии с Основными Положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации (п.7.6 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств) страховочные тросы между буксируемым транспортным средством и прицепом предусматриваются лишь в случаях если прицеп не имеет тормозов или отсутствует устройство препятствующее касанию дышла прицепа поверхности дороги, а также одноосных прицепах.

Учитывая технико-эксплуатационные показатели дорог РФ (незначительная ширина , неразделенность транспортных потоков и т.д.), частоту обрывов прицепов, количество и тяжесть последствий от таких обрывов, авторы считают, что было бы целесообразным установку страховочных тросов, которые в случае обрыва прицепа не допускали бы его выезд на полосу встречного движения или тротуар, предусмотреть на все прицепы, как бы не была совершенна их тормозная система.

Примеры ДТП:

- 21 июля 97г. в Оренбургской области, на 94 км. автодороги Орск-Домбаровка у автомобиля КамАЗ с прицепом открылось тягово сцепное устройство. Прицеп выехал на полосу встречного движения и столкнулся с автомобилем Москвич-2141. В результате ДТП 4 человека погибли, 1 ранен.

- 15 апреля в 17 час 40 мин. на объездной дороге г. Волгограда (п. Водстрой) у автомобиля КамАЗ-5511 оторвался прицеп, который выкатился на полосу встречного движения и столкнулся с автомобилем КамАЗ-5511. В результате столкновения водитель погиб, пассажир ранен.

- 12 февраля в 12 час. на 4 км автодороги местного значения Казанское-Дубинское, при буксировке, у автомобиля ЗИЛ-130, в результате не зашплинтованного сцепного устройства отсоеденился буксируемый прицеп. Отцепившийся прицеп "вышел" на встречную полосу, где столкнулся с движущимся во встречном направлении автобусом Кубань. В результате столкновения 2 человека погибли. 1 травмирован.

- 7 июля в 12 час. 35 мин. на 41 км автодороги Сывильск-Сызрань у автомобиля КамАЗ произошел отрыв и опрокидывание на проезжей части прицепа. Следовавший за КамАЗом водитель автобуса ЛАЗ-699, для избежания наезда, применил экстренное торможение, в результате чего автобус занесло вправо, где он съехал в овраг и опрокинулся. В результате ДТП 1 чел. погиб, 7 чел. получили травмы.

- 4 января в 11 час. 50 мин. в г. Ленинграде у дома №74 по Бухарской улице водитель автомобиля ЗИЛ-130 буксировал передвижную строительную будку. Во время движения будка отсоединилась от тягача и ею был сбит переходивший по пешеходному переходу пешеход, который от полученных травм скончался на месте ДТП.

- 14 июня в 10 час. на 210 км. Псков-Усть-Луга у автомобиля МАЗ произошел обрыв серьги прицепного устройства. Прицеп выехал на полосу встречного движения, где произошло его касательное столкновение с автомобилем ЗАЗ. Водитель и 3 пассажира госпитализированы.

Причины или условия возникновения ДТП

19. ДТП ПРИ ДВИЖЕНИИ ЗАДНИМ ХОДОМ.

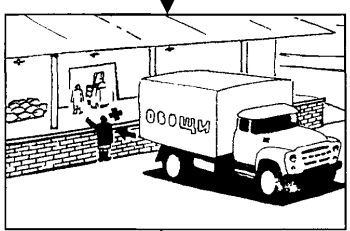
От общего количества ДТП – 2,2%

Действия водителя, приведшие к ДТП

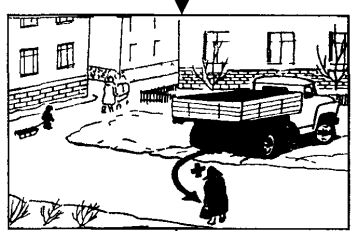
19.1 Водитель осуществлял движение задним ходом, не убедившись в безопасности.

Вид ДТП

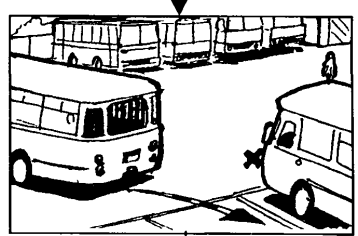
19-1



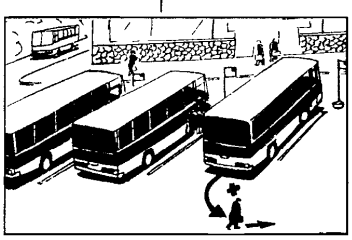
19-3



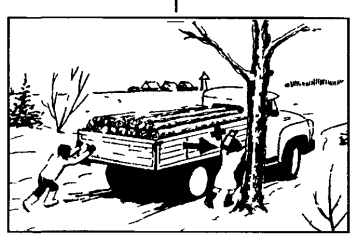
19-5



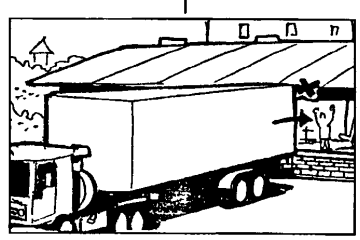
19-2



19-4



19-6



Наезд, придавливание пешехода при движении задним ходом

Наезд на пешехода при буксовании или в результате выезда застрявшего транспортного средства

Столкновение, опрокидывание, задевание и т п при движении задним ходом

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны - рукой. При этом маневр должен быть безопасен и не создавать помех другим участникам движения. (**п.8.1.**).

2 Движение транспортного средства задним ходом разрешается при условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. При необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц. (**п. 8.12.**)

Примеры ДТП:

- 1 февраля в 16 час. в г Тольятти, на ул. 70 лет Октября у столовой №28 водитель автомобиля ГАЗ-52, при движении задним ходом, совершил наезд на водителя трактора, который занимался ремонтом трактора. Пострадавший скончался в больнице.

- 22 февраля в 18 час. 20 мин. в г. Улан-Удэ на ул. Дорожной, водитель автомобиля ГАЗ-24 такси, при движении задним ходом, совершил наезд на ребенка 3 лет, который получил травму и ожог левой руки.

- 3 июня в 13 час 45 мин. в д. Троицкое Клинского района, водитель автобуса ЛиАЗ-677, при движении задним ходом, совершил наезд на гражданку 73 лет, которая от полученных травм скончалась на месте ДТП.

- 13 августа в 12 час в г. Иркутске на ул. Декабристов водитель автомобиля КамАЗ, при движении задним ходом для разворота совершил наезд на гражданку (31 год), которая получила смертельную травму. По показаниям свидетелей гражданка находилась в нетрезвом состоянии

- 2 сентября в 18 час. 25 мин. водитель, находясь на уборке урожая в совхозе Маслянинский (Новосибирская обл.) на автомобиле КамАЗ-5320, подавая автомобиль задним ходом на весы для взвешивания силосной массы, произвел наезд на весовщицу, которая скончалась при доставке в больницу.

Причины или условия возникновения ДТП

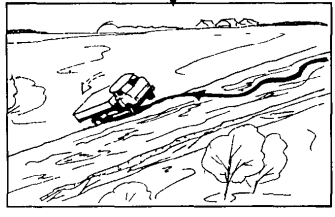
20. ДТП ИЗ-ЗА ЧРЕЗМЕРНОЙ СКОЛЬЗКОСТИ УЧАСТКА ДОРОГИ.
От общего количества ДТП – 2,4%

Действия водителя, приведшие к ДТП

20.1. Водитель из-за недостаточного сцепления колес с дорогой, на прямолинейном участке, не смог удержать транспортное средство на занимаемой полосе движения.

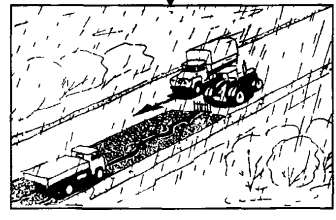
Вид ДТП

20-1



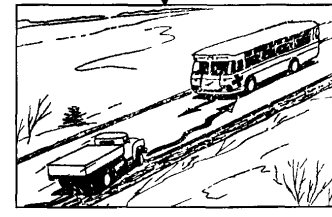
На грунтовой дороге

20-2



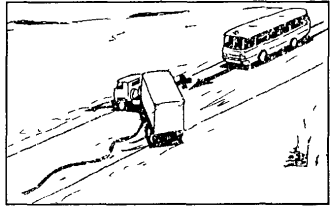
При попадании на гудрон или свежеуложенный асфальт

20-3

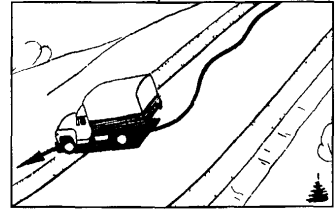


При попадании на расположенную ниже края проезжей части скользкую обочину и выезда из нее

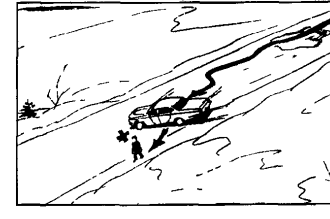
20-4



20-5



20-6



На дороге с твердым покрытием, при попадании на участок, покрытый слоем грязи или льда

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Эксплуатировать автомобильный транспорт при гололеде, без обработки проезжей части противогололедными материалами, не рекомендуется.

В «**Руководстве по временному прекращению движения автобусов, троллейбусов и трамваев . . .** » запрещается движение автобусов и троллейбусов при гололеде, обледенелом дорожном покрытии. Исключение составляют случаи если зона этого гололеда не превышает ста метров на городских маршрутах, один км. на пригородных маршрутах и три км. на междугородных, а также при отсутствии уклонов дороги более 4%.

2. Должностные и иные лица, ответственные за производство работ на дорогах, обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения работ. Эти места, . . . , должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими устройствами, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости - дополнительно красными или желтыми сигнальными огнями. (**п. 14. ОП.**).

Предупреждающие знаки информируют водителей о приближении к опасному участку дороги, движение по которому требует принятие мер, соответствующих обстановке. (**п. 1. Дорожные знаки.**).

3. Должностные и иные лица, ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, обязаны: содержать дороги, железнодорожные переезды и другие дорожные сооружения в безопасном для движения состоянии; принимать меры к своевременному устранению помех для движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения. (**п. 13. ОП.**).

4. Коэффициент сцепления покрытия должен обеспечивать безопасные условия движения с разрешенной Правилами дорожного движения скоростью и быть не менее 0,3 при его измерении шиной без рисунка протектора и 0,4 - шиной, имеющей рисунок протектора.

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

- 4 суток при устранении скользкости покрытия, вызванной выпотеванием битума;
- 5 суток очистка покрытий от загрязнений;
- 15 суток повышение шероховатости покрытия;
- Сроки ликвидаций зимней скользкости зависят от категории дороги и не должны превышать 4 - 6 часов. (**п.п. 3.1.4. - 3.1.6. ГОСТ Р 50597-93.**).

Примеры ДТП:

- 28 декабря в 12 час. 45 мин. на 18 км. автомобильной дороги Сатка-Бакал водитель автомобиля ЗИЛ-130 при спуске и торможении на скользкой дороге не смог удержать автомобиль и его занесло на полосу встречного движения, где произошло столкновение с автобусом ЛАЗ-695. В результате столкновения погибло 7 чел., 5 чел. Травмированы.

- 22 июня на 79 км. автомобильной дороги Краснодар-Джугба в 17 час. 30 мин. произошло столкновение автобуса Икарус-260 с автомобилем КАЗ-608 водитель которого на продольном уклоне 5%, на мокром асфальте, применил торможение в результате которого произошло складывание тягача и полуприцепа перед движущимся во встречном направлении автобусом. В результате столкновения разрушился бензобак автомобиля, облив горящим бензином автобус. В

результате происшествия 11 человек погибли, 23 получили травмы Транспортные средства сгорели

- 11 декабря в 10 час 10 мин на 34 км. автомобильной дороги Тросна-Калиновка водитель маршрутного автобуса ЛиАЗ-677 с 35 пассажирами в салоне на продольном уклоне в условиях моросящего дождя и гололедицы не смог удержать автобус на проезжей части, в результате чего автобус развернуло и он опрокинулся с насыпи высотой 18 м. В результате происшествия 3 пассажира автобуса погибли, 9 ранены.

- 30 августа в 9 час 30 мин. на 6 км. бетонного кольца (Московская обл.), стажер в присутствии водителя наставника, допустил съезд автобуса Лиаз-677 правыми колесами на мокрую заниженную обочину Выезжая с обочины на проезжую часть дороги, совершил касательное столкновение с автомобилем ЗИЛ-555, двигавшегося во встречном направлении. В результате ДТП 2 чел. погибли, 15 госпитализированы с ранениями различной тяжести.

Причины или условия возникновения ДТП

21. ДТП ИЗ-ЗА НЕТРЕЗВОГО СОСТОЯНИЯ ВОДИТЕЛЯ. СОН ЗА РУЛЕМ.

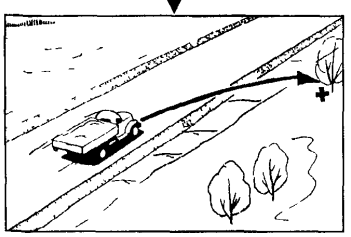
От общего количества ДТП – 6,3%

21.1. Потеря водителем контроля в результате опьянения.

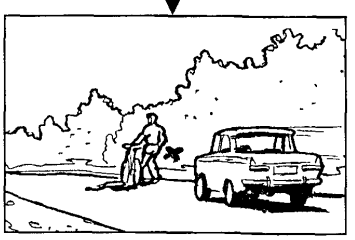
21.2. Потеря водителем контроля в результате засыпания.

Вид ДТП

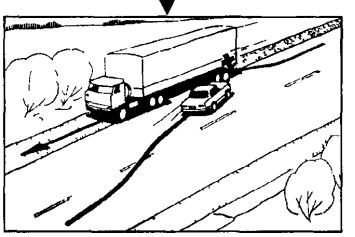
21-1



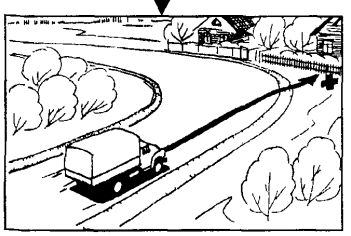
21-3



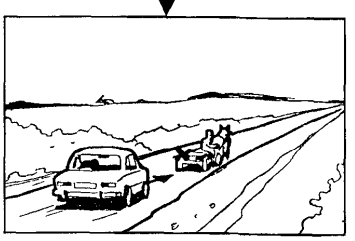
21-5



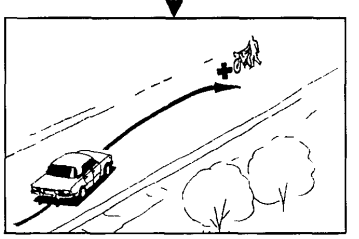
21-2



21-4



21-6



Съезд с полотна дороги, опрокидывание, столкновение, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п

Выезд на полосу встречного движения, опрокидывание, столкновение, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Водителю запрещается:

- управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;

- передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории. (**п.2.7.**).

2. При задержании водителя управляющего транспортным средством в нетрезвом состоянии, либо передавшим управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, он подвергается штрафу от 8 до12 минимальных размеров оплаты труда или лишения права управления транспортными средствами на срок один год.

За те же действия, совершенные повторно в течение года, он подвергается штрафу от 10 до 15 минимальных размеров оплаты труда или лишения права управления транспортными средствами на срок от года до трех лет. (**ст.117 Кодекса об административных правонарушениях РСФСР от 5.04.89г. в редакции Федерального закона от 19.07.97г. № 108-ФЗ.**).

Водитель должен знать: (**авт**.)

- при рассмотрении меры административного взыскания, за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, желание водителя избрать меру взыскания в виде штрафа ранее не учитывалось совсем - в настоящее время оно учитывается редко;

- при ДТП для водителя при судебном разбирательстве принимаются во внимание факторы, смягчающие или отягощающие его вину. Если же ДТП, и особенно с нанесением травм людям, совершил водитель, находящийся в нетрезвом состоянии, по существующей практике, он должен быть лишен свободы или направлен на исправительные работы. Хотя мера наказания зачастую может быть и иной.

Примеры ДТП:

- 14 августа водитель (40 лет, водительский стаж 10 лет) автомобиля ЗИЛ-130 завода им. Кирова (г. Тула), который был откомандирован на сельскохозяйственные работы в Одоевский район , в 14 час. самовольно уехал с работы, распивал спиртные напитки с двумя трактористами и в нетрезвом состоянии разъезжал по населенным пунктам Одоевского района. В 17 час 15 мин. на 76 км автомобильной дороги Тула-Белев, находясь в нетрезвом состоянии, двигаясь с превышением скорости, с примыкающей полевой дороги выехал на встречную полосу главной дороги и совершил столкновение с остановившимся на обочине автомобилем ГАЗ-24 такси, опрокинул его в придорожный кювет и переехал. В результате происшествия автомобиль ГАЗ-24 загорелся. Находящиеся в нем водитель и пять пассажиров, в том числе ребенок трех лет, сгорели на месте происшествия. Для избежания ДТП водитель автомобиля такси принял все зависящие от него меры- съехал на правую, по ходу движения, обочину и остановил автомобиль.

- 20 сентября в 0 час на 12 км. дороги Фатеж-Золотухино (Курская обл.) произошло опрокидывание автомобиля КамАЗ-5410. В результате опрокидывания водитель погиб. Двигаясь средним в колонне из трех автомобилей он плавно выехал на левую сторону дороги и опрокинулся. Дорога прямая, горизонтальная, покрытие асфальтовое.

- 13 августа в 20 час 30 мин. на 3 км. автодороги Ухта-Угар водитель автомобиля УрАЛ-375 , находясь в состоянии алкогольного опьянения, выехал на полосу встречного движения и со-

вершил столкновение с маршрутным автобусом ЛиАЗ-677 В результате столкновения 5 чел погибли, 5 получили травмы различной тяжести.

- 3 июля в 16 час. 30 мин. в г Златоусте водитель автомобиля ЗИЛ-130, будучи в нетрезвом состоянии, при развороте во дворе жилого дома совершил наезд на ограждение, которое упало, травмировав двоих детей 6-ти и 10-ти лет, один из которых скончался в больнице.

Причины или условия возникновения ДТП

22. ДТП ПО ПРИЧИНЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ НЕИСПРАВНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА.

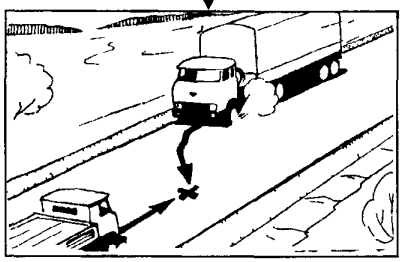
От общего количества ДТП – 3%

Действия водителя, приведшие к ДТП

22.1. Управление транспортным средством с техническими неисправностями (в том числе и скрытыми).

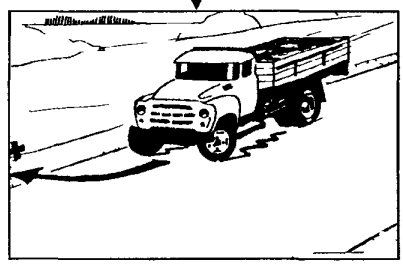
Вид ДТП

22-1



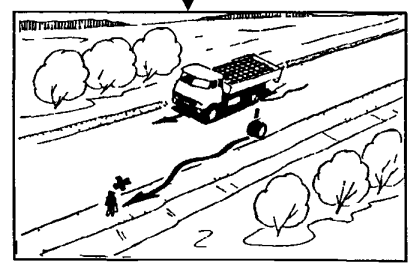
Съезд с полотна дороги, выезд на полосу встречного движения (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения, гужевой транспорт и т п) из-за внезапного разрыва шины

22-2



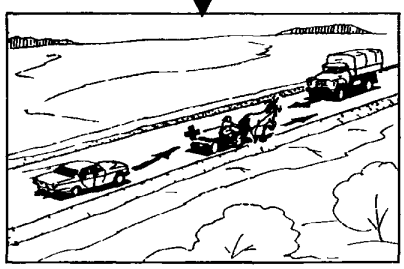
Съезд с полотна дороги, выезд на полосу встречного движения (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п) при поломке узлов рулевого управления или слетания колеса

22-3



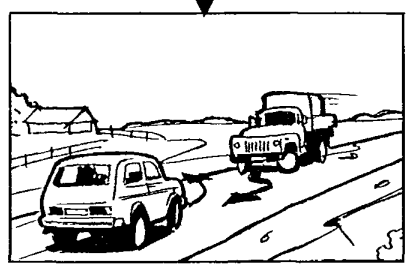
Придавливание пешехода слетевшим колесом

22-4



Съезд с полотна дороги, выезд на полосу встречного движения (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения, гужевой транспорт и т п) при отказе тормозов

22-5



Съезд встречного транспорта с полотна дороги, выезд его на полосу встречного движения (столкновение, опрокидывание, наезд на пешехода, дорожные сооружения и т п) для избежания столкновения с технически неисправным транспортным средством

22-6



Загорание транспортного средства вследствие подачи топлива самотеком из ведра, канистры и т п

Регламентация действий водителей Правилами ДД

1. Водитель транспортного средства обязан перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с **Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.**

Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях на дорогах без искусственного освещения в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, не действующем со стороны водителя стеклоочистителем во время дождя или снегопада.

При возникновении в пути прочих неисправностей, водитель должен устранить их, а если это невозможно, то он может следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности. (**п. 2.3.**).

2. Техническое состояние и оборудование участвующих в дорожном движении транспортных средств в части, относящейся к безопасности дорожного движения и охране окружающей среды, должно отвечать требованиям соответствующих стандартов, правил и руководств по их технической эксплуатации. (**п. 3. ОП.**).

Примеры ДТП:

- 25 января в 15 час. 30 мин. в г. Саранске на перекрестке ул. Гагарина-Васенко, водитель, управляя автобусом Лиаз-677, совершил наезд на стоящий перед перекрестком автомобиль УАЗ-469, водитель которого получил ушиб шейного позвонка и госпитализирован. Наезд произошел в результате замерзания конденсата в тормозной системе автобуса.

- 22 марта в 8 час. на 500 км. автомобильной дороги Ростов-Воронеж-Москва у автобуса Лаз-699 внезапно лопнуло левое переднее колесо. Автобус выехал на полосу встречного движения и совершил столкновение с автомобилем ЗИЛ-133. В результате столкновения 1 пассажир автобуса погиб, 3 чел., в том числе водитель, госпитализированы.

- 11 мая в 7 час. на дороге Саратов-Н.Новгород в с. Мастиновка Бессоновского района водитель автобуса ЛАЗ-695, в результате разрыва левого переднего колеса, произвел опрокидывание автобуса. В результате происшествия госпитализировано с травмами 9 чел.

- 4 июля в 7 час. 30 мин. на 9 км. автодороги Красное-Кострома водитель, двигаясь на автомобиле ЗИЛ-130 , в результате отсоединения сошки руля, допустил столкновении с двигавшимся во встречном направлении автомобилем ЗИЛ-555. В результате ДТП водитель и пассажир получили ранения, автомобиль сгорел.

- 7 февраля в 22 час., при перевозке шахтеров на смену на шахту Анжерская-Южная произошло возгорание автобуса ПАЗ-672 в результате которого 2 чел. погибло, 5 получили ожоги и находятся в тяжелом состоянии. Подача бензина осуществлялась самотеком из ведра, которое держал в салоне один из пассажиров. При воспламенении бензина ведро было брошено.

- 11 апреля в 21 час, во время работы на линии в районе Старого Оскола произошло загорание автобуса ЛиАЗ-677 в результате неисправности топливной системы и использование водителем, для питания двигателя, ведра и шланга, для подачи бензина самотеком. Водитель, с тяжелыми ожогами был доставлен в медсанчасть Лебединского ГОКА, где 12 апреля скончался.

- 23 июня в 17 час 25 мин. на 673 км. автодороги Москва-Казань у автобуса ЛАЗ-42021 срезало палец заднего конца продольной рулевой тяги, в результате чего произошел съезд автобуса в кювет, высотой 5 м. Где, ударившись о дерево, автобус остановился. В салоне находилось 45 пассажиров. 4 чел. получили травмы и госпитализированы.

- 17 марта 97г. в Красноярском крае, на 790 км. автодороги Байкал, в результате разру-

gost.e-ecolog.ru

опоры рамы передней подвески, потерял управление автобус ЛиАЗ-5256, что привело к столкновению с другим автобусом. В ДТП погибло 6 и ранено 9 человек.