ЧАСТНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ «СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ КОЛЛЕДЖ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ»

ЛЕКЦИЯ 5. ТЕМА 1.5. БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1. История появления правил дорожного движения и причины их изменчивости

Первые попытки упорядочить дорожное движение зафиксированы в Древнем Риме: по указу Гая Юлия Цезаря в 50-х годах до н. э. на некоторых улицах Рима было введено одностороннее движение, а в дневное время запрещён проезд частных повозок и колесниц. Тогда же была учреждена служба надзора, функции которой включали предотвращение конфликтов между владельцами транспортных средств.

Современная история регулирования дорожного движения берёт начало в XIX веке. 10 декабря 1868 года в Лондоне на площади перед Парламентом был установлен первый семафор с цветным диском. 14 августа 1893 года во Франции были приняты первые правила движения для автомобилей. В России документ, регулирующий движение «самодвижущихся экипажей», появился в сентябре 1896 года, а в 1900 году в Санкт-Петербурге был утверждён порядок движения пассажирских и грузовых автомобилей по городу.

Первая международная конвенция, установившая единообразные правила дорожного движения, была принята в 1909 году в Париже, где были определены дорожные знаки, близкие к современным. В Российской Федерации действующие Правила дорожного движения утверждены Постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (в редакции, действующей с 28 августа 2026 г.).

Изменчивость ПДД обусловлена несколькими взаимосвязанными факторами:

1. **Технический прогресс.** Появление новых транспортных средств, включая средства индивидуальной мобильности (СИМ) и высокоавтоматизированные транспортные средства, требует адаптации нормативной базы. С 1 марта 2023 года в ПДД введён новый вид транспортных средств — СИМ, а с 1 сентября 2026 года вводится обновлённая классификация и обязательная регистрация электросамокатов, электровелосипедов и мопедов в федеральном реестре.
2. **Рост интенсивности и сложности дорожного движения.** Увеличение количества транспортных средств, рост скоростей и объёмов грузоперевозок порождают новые дорожные ситуации, не охваченные прежними нормами. В условиях переориентации транспортных потоков основные транспортные артерии работают в режиме перегрузки, что повышает риск ДТП.
3. **Международная унификация.** Необходимость согласования национальных правил с международными конвенциями, прежде всего с Венской конвенцией о дорожном движении 1968 года.
4. **Эволюция инфраструктуры.** Развитие дорожной сети, появление велодорожек, велопешеходных дорожек, велосипедных зон и специализированных полос требует уточнения правил движения для разных категорий участников.
5. **Анализ аварийности.** Статистический анализ факторов риска (ошибки в выборе скоростного режима, выезд на полосу встречного движения, управление в состоянии опьянения) определяет направления корректировки норм.

2. Риск-ориентированный подход к обеспечению безопасности на транспорте

В соответствии со Стратегией повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года, утверждённой Указом Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841, **риск-ориентированный подход** определяется как метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, заключающийся в

принятии мер на основе оценки рисков и угроз в целях достижения максимального профилактического эффекта и оптимального использования ресурсов. garant.ru +1

Управление в области обеспечения безопасности дорожного движения должно основываться на принципах обеспечения безопасности, а также на риск-ориентированном и проактивном подходах при непрерывном взаимодействии субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Стратегия выделяет следующие основные факторы риска в дорожном движении:

- ошибки в выборе скоростного режима;
- недооценка опасности при выезде на полосу встречного движения;
- управление транспортным средством в состоянии опьянения.

К группам риска среди участников дорожного движения отнесены уязвимые категории — пешеходы, велосипедисты, пользователи СИМ, а также лица, входящие в группы риска вследствие демографических, социально-экономических и миграционных изменений. ДТП с участием этих категорий характеризуются наибольшей тяжестью последствий.

Риск-ориентированный подход применяется также в контрольно-надзорной деятельности. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения» объекты надзора классифицируются по категориям риска (от чрезвычайно высокого до низкого) с учётом тяжести возможного вреда и вероятности наступления негативных событий. Периодичность проверок зависит от присвоенной категории: для чрезвычайно высокого риска — один раз в год, для высокого — один раз в 3 года, для значительного — один раз в 4 года, для среднего — не чаще одного раза в 5 лет, для умеренного — не чаще одного раза в 6 лет; плановые проверки объектов низкого риска не проводятся.

Фундаментальной правовой основой обеспечения безопасности дорожного движения является Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в редакции, действующей с 4 августа 2026 г.), устанавливающий требования к проектированию, строительству и реконструкции дорог, техническому состоянию транспортных средств, техническому обслуживанию и ремонту, а также обязанности юридических и физических лиц при эксплуатации транспортных средств.

3. Безопасность пешехода в разных условиях

3.1. Движение по обочине

Согласно пункту 4.1 действующих ПДД, пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии — по обочинам. При отсутствии всех перечисленных элементов пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой — по внешнему краю проезжей части).

При движении по краю проезжей части пешеходы обязаны идти **навстречу движению** транспортных средств. Исключение составляют лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед или средство индивидуальной мобильности, — они должны следовать **по ходу движения** транспортных средств.

3.2. Движение в тёмное время суток

ПДД определяют «тёмное время суток» как промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам **рекомендуется**, а **вне населённых пунктов — обязаны** иметь при себе предметы со световозвращающими

элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

Для водителей транспортных средств пункт 2.3.4 ПДД устанавливает обязанность в случае вынужденной остановки или ДТП вне населённых пунктов в тёмное время суток либо в условиях ограниченной видимости при нахождении на проезжей части или обочине быть одетым в куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала, соответствующего требованиям ГОСТ Р 12.4.281-2014.

Организованные пешие колонны в тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости должны иметь спереди сопровождающего с фонарём белого цвета, сзади — красного.

3.3. Движение с использованием средств индивидуальной мобильности

Средство индивидуальной мобильности (СИМ) определено в ПДД как транспортное средство, имеющее одно или несколько колёс (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколёса и иные аналогичные средства).

Ключевое разграничение: лицо, **ведущее** СИМ рядом с собой, приравнивается к пешеходу. В момент **управления** СИМ лицо является самостоятельным участником дорожного движения с особым статусом.

Основные требования к движению на СИМ (раздел 24 ПДД):

• **Максимальная скорость** — 25 км/ч; в жилых зонах, велосипедных зонах и на дворовых территориях — не более 20 км/ч.

• **Приоритетный маршрут** — велосипедные и велопешеходные дорожки, велосипедные полосы, велосипедные зоны.

• Движение по тротуарам и пешеходным дорожкам допускается для СИМ массой не более 35 кг при отсутствии велосипедной инфраструктуры или при сопровождении ребёнка до 14 лет.

• При движении по тротуару, пешеходной дорожке или в пешеходной зоне пользователь СИМ обязан **уступить дорогу пешеходам**; при создании помех — снизить скорость до скорости пешехода или спешиться (п. 24.6 ПДД).

• **Пересечение проезжей части** по пешеходному переходу на СИМ запрещено — необходимо спешиться и пройти пешком, ведя СИМ рядом.

• Движение на СИМ запрещено на автомагистралях, дорогах с ограничением скорости более 60 км/ч, а также в зонах действия знаков 3.35 «Движение на средствах индивидуальной мобильности запрещено» и 3.10 «Движение пешеходов запрещено».

• **Возрастные ограничения**: до 7 лет — только в сопровождении взрослых по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам; от 7 до 14 лет — самостоятельно по тротуарам, пешеходным и велосипедным дорожкам; с 14 лет — расширенный перечень, включая выезд на проезжую часть в установленных случаях.

С 1 сентября 2026 года вводится обязательная регистрация СИМ, электровелосипедов и мопедов в федеральном реестре с выдачей учётного знака и учётной метки (QR-код). Для устройств, уже находящихся в эксплуатации, предусмотрена отсрочка до 1 марта 2027 года.

4. Порядок действий при дорожно-транспортных происшествиях разного характера

Общие обязанности участников ДТП установлены пунктом 2.5 действующих ПДД: немедленно остановить транспортное средство, включить аварийную сигнализацию, выставить знак аварийной остановки (не менее 15 м в населённом пункте, не менее 30 м вне населённого пункта), не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию.

4.1. ДТП при отсутствии пострадавших

Если в ДТП нет пострадавших и повреждено только имущество участников, возможно оформление по **европротоколу** — упрощённому порядку без вызова ГИБДД. Условия применения европротокола (статья 11.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об ОСАГО»):

• в ДТП участвуют два транспортных средства (включая прицепы);

• вред причинён только транспортным средствам, нет пострадавших и повреждённого имущества третьих лиц;

• оба водителя имеют действующий полис ОСАГО или «Зелёную карту»;

• участники согласны с обстоятельствами ДТП.

Лимиты выплат по европротоколу в 2026 году:

• до 400 000 рублей — при отсутствии разногласий и фиксации ДТП техническими средствами (приложение «Помощник ОСАГО», «Госуслуги Авто» или «ЭРА-ГЛОНАСС»);

• до 200 000 рублей — при наличии разногласий, если ДТП зафиксировано техническими средствами (с 5 июля 2025 г.);

• до 100 000 рублей — при отсутствии технической фиксации.

При оформлении европротокола необходимо: провести фотофиксацию (общий план, расположение машин, госномера, повреждения, дорожные знаки и разметку), заполнить извещение о ДТП на бумажном бланке или в электронном виде через мобильное приложение, освободить проезжую часть, если автомобили создают препятствие движению.

Извещение о ДТП должно быть направлено каждому страховщику в течение пяти рабочих дней со дня происшествия. Ремонтировать или утилизировать транспортное средство без письменного согласия страховщика запрещено в течение 15 календарных дней со дня ДТП.

Вызов ГИБДД обязателен, если: есть пострадавшие, участников ДТП более двух, повреждено имущество третьих лиц, у одного из водителей нет действующего полиса ОСАГО, один из водителей находится в состоянии опьянения, имеются разногласия по обстоятельствам ДТП и невозможно оформить европротокол через приложение. rg.ru +1

4.2. ДТП с одним или несколькими пострадавшими

При наличии пострадавших приоритетной задачей является сохранение жизни и здоровья. Порядок действий:

1. **Обеспечить безопасность на месте происшествия**: остановить транспорт, включить аварийную сигнализацию, выставить знак аварийной остановки, заглушить двигатели, при наличии запаха топлива или дыма — принять меры к эвакуации людей.

2. **Вызвать экстренные службы по единому номеру 112** (работает без SIM-карты и при отрицательном балансе). Чётко сообщить адрес, количество пострадавших, их состояние, наличие угрозы пожара или разлива топлива. Дополнительно можно позвонить по номерам 103 (скорая помощь) и 102 (полиция). **Оказать первую помощь** до прибытия медицинских работников. Оценить состояние пострадавшего: проверить сознание, дыхание, наличие травм. При остановке дыхания — начать сердечно-легочную реанимацию (30 компрессий грудной клетки на 2 вдоха). При наличии кровотечения — остановить его прижатием раны чистой тканью. При подозрении на травму позвоночника или шеи — зафиксировать голову руками в неподвижном положении.

3. **Не перемещать пострадавшего**, за исключением случаев прямой угрозы жизни (пожар, взрыв, обрушение). Самостоятельная транспортировка пострадавшего в медицинское учреждение допускается только при экстренной ситуации — реальной угрозе жизни, когда скорая помощь не может прибыть (заброшенная местность, бездорожье). rg.ru +1

4. **Зафиксировать обстоятельства ДТП**: сфотографировать и записать на видео место происшествия, положение транспортных средств, повреждения, следы торможения, дорожные знаки и разметку, записать контакты свидетелей. **Не покидать место ДТП** до прибытия сотрудников ГИБДД и оформления происшествия. Оставление места ДТП влечёт административную ответственность по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ (лишение права управления или арест до 15 суток); при наличии пострадавших может наступать уголовная ответственность.

4.3. ДТП при опасности возгорания

Признаками угрозы возгорания являются запах топлива или дыма, искрение, наличие открытого пламени. Действия:

1. **Немедленно эвакуировать всех людей** из транспортных средств и зоны происшествия, отвести на безопасное расстояние.
2. **Заглушить двигатели всех участвовавших в ДТП транспортных средств**. При возможности — обесточить автомобили, сняв клеммы с аккумулятора, что снизит риск возгорания.
3. **Вызвать пожарную охрану** по номеру 101 или через единый номер 112, сообщив о наличии признаков возгорания и количестве людей.
4. При заблокировании пострадавшего в транспортном средстве и наличии угрозы пожара — попытаться разблокировать двери или разбить стекло, извлекая человека с максимальной фиксацией шеи и позвоночника. Не пытаться выдернуть части тела, зажатые элементами конструкции.
5. При начале возгорания — **не пытаться потушить автомобиль** при недостатке средств и угрозе собственной безопасности; отойти на безопасное расстояние и ожидать прибытия пожарной охраны.

4.4. ДТП с большим количеством участников

При ДТП с участием более двух транспортных средств оформление по европротоколу не допускается — вызов ГИБДД обязателен. Особенности действий:

1. **Обеспечить безопасность всех участников**: включить аварийную сигнализацию на всех участвовавших транспортных средствах, выставить знаки аварийной остановки с обеих сторон от места ДТП.
2. **Проверить наличие пострадавших** во всех транспортных средствах. При наличии пострадавших — вызвать скорую помощь (103/112), указав их количество и состояние.
3. **Не перемещать транспортные средства** до прибытия инспекторов ГИБДД (исключение — освобождение проезжей части при создании препятствия движению, с обязательной фотофиксацией исходного положения).
4. **Зафиксировать обстоятельства**: провести фото- и видеофиксацию с разных ракурсов, запечатлев положение всех транспортных средств, их государственные номера, повреждения, дорожную разметку и знаки.
5. **Записать данные свидетелей** — очевидцев, которых нельзя удержать до прибытия ГИБДД.
6. **Не вступать в выяснение отношений** с другими участниками и не покидать место происшествия.