

Двухколесные опасности

А. Щербаков, адвокат Специализированного адвокатского бюро «Инюрколлегия»



Вы обратили внимание, что в городах на дорогах прибавилось транспортных средств? Мотоциклы и скутеры – это понятно. Велосипеды снуют везде – тоже есть такое. Но вот уже электровелосипеды и электросамокаты, а то и скейтборды выезжают на дороги. Проблемы с этими транспортными средствами (скорее средствами передвижения) только начинают озадачивать власти, так что к разговору о них мы когда-нибудь вернемся.

А сегодня поговорим о мотоциклах и велосипедах. Эти транспортные средства, вернее их эксплуатация, регламентируется Правилами дорожного движения. Помним ли мы об этих положениях? Кажется, что водителям автомобилей это особо и ни к чему, но ведь мы знаем «правила для пешеходов» (тоже участников дорожного движения). И не в последнюю очередь знаем ради безопасности движения.

«Откуда он взялся?», «Его не было видно» – обычные слова автомобилиста, попавшего в ДТП с мотоциклом. И немудрено – юркость в купе с мощностью и малыми размерами делают мотоцикл проблемой и даже опасностью на дороге. А доказать свою невиновность в ДТП с мотоциклом водителю автомобиля бывает очень просто.

Мне всегда казалось, что осмотрительность (в буквальном смысле – осматривание дороги в зеркала заднего вида) и уважение к другим участникам дорожного движения – это залог отсутствия ДТП и прочих «головных болей». В увязке с мотоциклами это двойной залог.

Вот скажите, часто ли вы используете световые указатели поворотов («поворотники») в ситуациях, когда «моргать» некому – нет никого на дороге, никому своим перестроением вы помешать не можете? То есть, вы включаете «поворотники» в 100% случаев, когда этого требуют и правила, и здравый смысл?

Конечно, не стоит считать всех мотоциклистов «безбашенными» гонщиками и пофигистами, большинство из них весьма осторожны и предусмотрительны. Однако мотоцикл, в силу его небольших размеров, можно не увидеть (допустим, в «мертвой зоне»). А «не увидел» в Правилах не учитывается, и «не вижу» не означает «отсутствует». Поэтому образное «верчение головой на 360 градусов» хорошо бы добавлять включением «поворотников» при маневре. Обозначил свое намерение (даже при отсутствии в поле зрения мотоцикла), значит предупредил мотоциклиста о повороте или перестроении, усилил его внимание к себе.

Мотоциклист должен руководствоваться общими требованиями

Специального раздела в ПДД РФ для мотоциклистов нет. В основном мотоцикл приравнивается к автомобилю, и мотоциклист должен руководствоваться общими требованиями.



Мотоцикл может занять весь парковочный карман, но допускается парковка мотоциклов и в два ряда

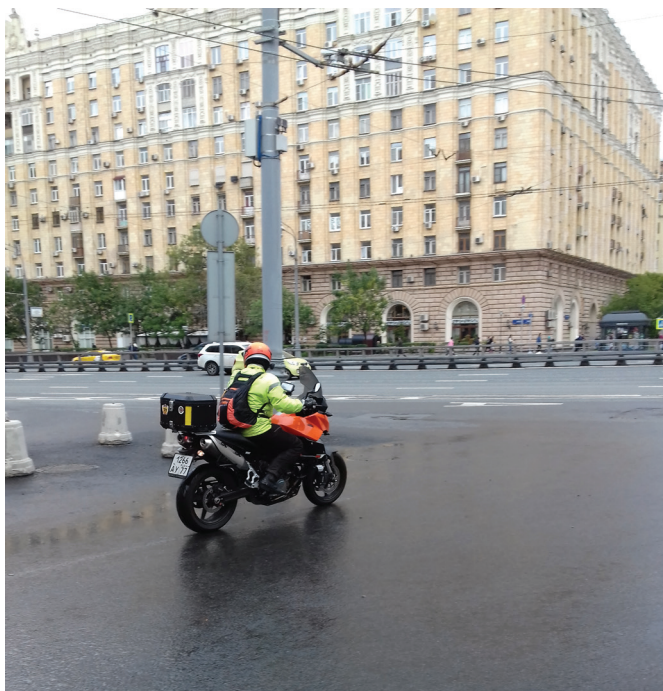
Например, по резине. Запрета двигаться зимой на мотоцикле нет, но проверить состояние резины на мотоцикле в зимнее время инспектор ДПС может.

Соблюдение рядности. Ну, какой мотоциклист едет собственно в полосе движения в очереди автомобилей, а не пытается пролезть по междурядью? Если только размер мотоцикла не позволяет ему там лавировать. Так что едут они все, как правило, между рядами. Причем при многополосном движении – между крайней левой полосой и следующим рядом справа (а на МКАД – в крайнем левом положении). Знающие водители в этих рядах даже располагают автомобиль соответственно или чуть левее, или чуть правее для увеличения «междурядной полосы» для мотоциклистов. Между тем ехать в междурядье, то есть по разметке запрещено. Следовательно, налицо нарушение.

Кстати, Правила не запрещают мотоциклу двигаться в одном ряду с автомобилем (при условии соблюдения п. 9.10 ПДД РФ – наличие безопасного бокового интер-



Не стоит считать всех мотоциклистов «безбашенными» гонщиками и пофигистами, большинство из них весьма осторожны и предусмотрительны



Юркость в купе с мощностью и малыми размерами делают мотоцикл проблемой и даже опасностью на дороге

вала). Отсюда и увеличение внимательности водителем и контроль своего движения в соответствии с ПДД с учетом такого соседа справа или слева. Например, опережение мотоциклом автомобиля по одному ряду (справа или слева) даже при наличии знака «Обгон запрещен».

Стоянка. Мотоцикл, конечно, может занять весь парковочный карман, но допускается парковка мотоциклов и в два ряда.

Скорость. Такие же требования, как к водителю автомобиля. Понятно, что не соблюдаются. Панацея – камеры, «стреляющие» в след уезжающему мотоциклу.

Движение по выделенной полосе. Запрещено. Однако запрет нередко не соблюдается, поэтому при повороте направо или перестроении на такую полосу для поворота наличие мотоцикла сзади справа подразумевается и опровергается стопроцентной объективной уверенностью.

Дорожные знаки. Действие некоторых знаков на движение на мотоцикле не распространяется. Например, если сквозной проезд для автомобилей запрещен, то мотоциклист это сделать может. Поэтому, опять же – отсутствие автомобилей на этом участке дороги в силу знака, не означает отсутствие мотоцикла. Хотя «под кирпич» им тоже ездить запрещено, и чревато лишением прав, особенно при выезде на встречку или на улицу с односторонним движением в обратном направлении.

Движение по обочине. Запрещено. Мопед, согласно Правилам, двигаться по обочине может, а мотоцикл – нет.

Сигналы. На большинстве мотоциклов есть «поворотники». Но припомнить сигналы (жесты) руками из пунктов 8.1 и 8.2 ПДД стоит.

Велосипедов на дорогах становится все больше и больше

Велосипеды, понятно, не столь быстры, как мотоциклы. Однако их становится больше и больше, они тоже ездят по дорогам, а в силу определенных обстоятельств и субъективного восприятия их водители (велосипедисты) иногда мнят себя почти пешеходами, хотя в этот момент всю крутят педали. Отсюда и опасности, которые грозят автомобилистам. Напомню положения ПДД РФ, которые касаются движения велосипедистов (раздел 24 Правил).

Движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет должно осуществляться по велосипедной, велопешеходной дорожкам или полосе для велосипедистов. Им можно двигаться и по правому краю проезжей части, если такие дорожки отсутствуют. Можно ехать и по обочине – в случае, если отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов, либо отсутствует возможность двигаться по ним или по правому краю проезжей части. Даже по тротуару или пешеходной дорожке можно ехать, если отсутствуют все вышеперечисленные дорожки/полосы или нет возможности двигаться по ним.

Правила предусматривают случаи, когда велосипедист должен стать пешеходом (т.е. спешиться и руководствоваться Правилами для пешеходов), – если его движение по тротуару, пешеходной дорожке, обочине или в пределах пешеходных зон мешает или подвергает опасности иных участников движения.

Предполагается, что велосипедист становится пешеходом на пешеходном переходе, т.к. пересекать дорогу по пешеходным переходам велосипедистам запрещено.

Очевидно, что многие ДТП с велосипедистами происходят именно на пешеходных переходах. Действительно, двигается велосипед быстрее, чем пешеход, и его появление на нерегулируемом пешеходном переходе для водителей представляет большую неожиданность, чем появление пешехода. Возможно, что пересечение регулируемого пешеходного перехода «на зеленый» верхом, а не спешившись, не представляет большой опасности. Ведь автомобили стоят «на красный». Но не стоит забывать, что по такому переходу велосипедист движется среди пешеходов, и уже он представляет опасность для них. Исключений нет, поэтому пересечение дороги верхом на велосипеде по «зебре» на «зеленый» даже при отсутствии пешеходов является нарушением.

Автомобилистам стоит помнить, что при ДТП только безусловное подтверждение того, что велосипедист именно ехал по переходу, может помочь водителю. Так как проезд пешеходных переходов требует от водителей большей внимательности и не всегда нарушение Правил велосипедистом освободит водителя от ответственности. Поэтому всегда при таком ДТП следует оформлять его с участием сотрудников ГИБДД, фотографировать все, что возможно, не торопиться с подробностями о ДТП и быть внимательным ко всем деталям такого оформления.

Велосипедисту запрещено поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении (кроме случаев, когда из правой полосы разрешен поворот налево, и за исключением дорог, находящихся в велосипедных зонах).

Вообще левый поворот для велосипедиста более опасен, чем правый. Даже при однополосном движении или при имеющемся разрешении повернуть налево из правой полосы. И отсутствие вроде бы автомобилей не должно вводить велосипедиста в заблуждение. Поворачивать налево следует из крайнего левого положения, следовательно, велосипедист должен перестроиться на левый край полосы. И тут разница в скорости может стать помехой для безопасного перестроения.

Да и правый поворот не так прост – велосипедист может быть прижат автомобилем, также поворачивающим направо.

Стоит водителям помнить и о том, что велосипедисты часто не знают Правила, относящиеся к ним, действуют непредсказуемо, не учитывают интенсивность дорожного движения, пользуются во время движения телефоном, неустойчивы и, как правило, не сигнализируют о своем предполагаемом маневре.

Как велосипедисту действовать на перекрестке? У некоторых это вызывает сложности. А все очень просто. Понятно, что на регулируемых перекрестках движение разрешено только на разрешающий сигнал светофора. На нерегулируемых перекрестках неравнозначных дорог преимущество имеет тот, кто на главной дороге. На пересечении равнозначных дорог следует пропустить всех, кто приближается справа.

А вообще, самый простой способ для велосипедиста выйти из непонятной дорожной ситуации без потерь – спешиться и превратиться в пешехода. Это сразу дает определенные преимущества – например, можно действовать как пешеход, переместиться на тротуар и вести велосипед по тротуару.

Основной залог безопасности самого велосипедиста (помимо соблюдения Правил дорожного движения и элементарных норм самосохранения) – предсказуемость на дороге и четкое обозначение того, что он собирается сделать.



Московская велопарковка