

**ОСОБЕННОСТИ ПОСЛЕДНИХ ИЗМЕНЕНИЙ ПРАВИЛ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,  
РЕГУЛИРУЮЩИХ ДВИЖЕНИЕ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ**  
**FEATURES OF LATEST CHANGES OF THE RULES OF THE ROAD  
THE RUSSIAN FEDERATION REGULATING THE MOVEMENT OF  
CYCLISTS**

*Енина Е.И.*, Научный сотрудник ЗАО «Национальный центр  
транспортных исследований» (ЗАО «НЦТИ»), г. Москва

*Yenina Y.I.*, Scientific researcher JSC «National Center for Transportation  
Investigations» (JSC «NCTI»), Moscow

**Аннотация.** *Статья посвящена анализу последних изменений Правил дорожного движения, относящихся к вопросам, регулирующим движение велосипедистов по дорогам в Российской Федерации.*

**Abstract.** *The article analyzes the latest changes Rules of the road relating to matters of regulating the movement of cyclists on the roads in the Russian Federation.*

В РФ по целому ряду причин велосипед и ежедневное передвижение на нем не получил значимого распространения в качестве массового вида транспорта как, например, в некоторых странах Европы (где помимо законодательного обеспечения создана удобная и безопасная инфраструктура) и юго-восточной Азии (вследствие экономической недоступности других видов транспорта). Однако в последние годы в Российской Федерации активизировалась деятельность, направленная на популяризацию велосипеда и стимулирование передвижения на нем по городской территории с трудовыми и культурно-бытовыми целями.

Постепенно в крупных городах ситуация начинает меняться, в основном, благодаря инициативам «наверху», чаще всего сопровождаемым громкими пиар-акциями политических и общественных деятелей.

Несмотря на улучшение отношения властей к велосипедистам, поправки в Правила дорожного движения (ПДД) (Постановление Правительства РФ от 2 апреля 2015 г. № 315 «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090») [5], вступающие в силу 1 июля 2015 года, вызывают некоторое недоумие. В дополнение к уже существующему запрету велосипедистам двигаться по пешеходным переходам (о некорректности редакции пункта 24.8 ПДД было сказано в других статьях), их приравнивали к транспорту общего пользования (маршрутным транспортным средствам).

В соответствии с редакцией от 2 апреля 2015 года велосипедистам разрешается двигаться по полосам для маршрутных транспортных средств, обозначенным знаками 5.11.1 «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств, велосипедистов», 5.13.1 и 5.13.2 «Выезд на дорогу с полосой для маршрутных транспортных средств», 5.14 «Полоса для маршрутных транспортных средств» (таблица 1).

Таблица 1 – Сравнение редакций пунктов ПДД, регулирующих движение маршрутных транспортных средств по выделенным полосам

Действующая редакция ПДД РФ (от 01.01.2015 г.)	Редакция ПДД РФ, вступающая в силу 01.07.2015 г.
18.2. На дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных знаками 5.11, 5.13.1, 5.13.2, 5.14, запрещаются движение и остановка других транспортных средств (за исключением транспортных средств, используемых в качестве легкового такси) на этой полосе	18.2. На дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных знаками 5.11, 5.13.1, 5.13.2, 5.14, запрещаются движение и остановка других транспортных средств (за исключением транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, <u>а также велосипедистов – в случае, если полоса для маршрутных транспортных средств располагается справа</u> ) на этой полосе
Знак 5.11.1 «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств». Дорога, по которой движение маршрутных транспортных средств и транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, осуществляется по специально выделенной полосе навстречу общему потоку транспортных средств	Знак 5.11.1 «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств, <u>велосипедистов</u> ». Дорога, по которой движение маршрутных транспортных средств и транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, осуществляется по специально выделенной полосе навстречу общему потоку транспортных средств
Знак 5.14 «Полоса для маршрутных транспортных средств». Полоса, предназначенная для движения только маршрутных транспортных средств и транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, движущихся попутно общему потоку транспортных средств	Знак 5.14 «Полоса для маршрутных транспортных средств». Полоса, предназначенная для движения только маршрутных транспортных средств, <u>велосипедистов</u> и транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, движущихся попутно общему потоку транспортных средств

Анализируя последние изменения пунктов ПДД и пояснений к дорожным знакам, складывается впечатление, что до этого момента велосипеди-

стам запрещалось передвигаться по выделенным полосам для маршрутных транспортных средств. Однако во всех предыдущих редакциях в ПДД такие запреты не установлены!

### **Основная часть**

Существующая структура ПДД не содержит в себе отдельного раздела, устанавливающего специальные требования к велосипедистам, как требований для водителей (раздел «Общие обязанности водителей») и пешеходов (раздел «Обязанности пешеходов»). А вопросы, регулирующие их движение «размыты» по различным пунктам ПДД.

Так в пункте 24.2 ПДД указано, что «допускается движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет:

- по правому краю проезжей части – в случае, если отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов либо отсутствует возможность двигаться по ним;

- 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».

То есть велосипедист во всех случаях, когда невозможно двигаться по специально обустроенным для них дорожкам и тротуарам (с полосами для велосипедистов), должен двигаться по краю проезжей части или обочине, вне зависимости оттого, какой режим движения установлен на улице или дороге дорожными знаками и разметкой (кроме знаков, запрещающих движение велосипедистов).

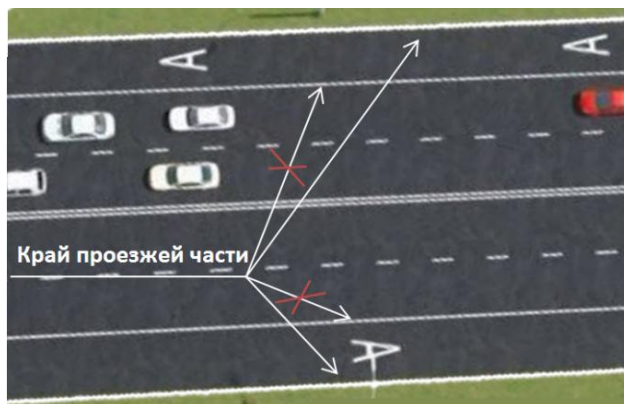
Из приведенной выше редакции следует, что движение велосипедистов по краю проезжей части, в случае невозможности движения в специально оборудованных местах, не запрещено.

Что же может быть причиной последних поправок ПДД, касающихся движения велосипедистов?

Первая версия. Согласно разделу 1 «Общие положения» ПДД РФ: «проезжая часть – элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств». То есть если для маршрутных транспортных средств (автобус и троллейбус – это безрельсовые транспортные средства) выделена правая полоса проезжей части, то правый край проезжей части – это правый край полосы для маршрутных транспортных средств, т.е. примыкающий к бордюру.

Однако, из того, что была внесена поправка, разрешающая двигаться по полосам для маршрутных транспортных средств, возможно инициаторы поправки предполагали, что велосипедистам разрешено было двигаться по правому краю крайней правой полосы, предназначенной для движения всех транспортных средств (рисунок 1). Дополнительным доводом в поль-

зу этого предположения может служить текст новой редакции пункта 18.2: «в случае, если полоса для маршрутных транспортных средств располагается справа».



*Рисунок 1* – Край проезжей части на дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств

Вторая версия. Согласно разделу 1 «Общие положения» ПДД РФ: «велосипед – транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч».

Возможно, именно указание на то, что велосипед: «может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт», воспринимается как знак равенства между велосипедом и «механическим транспортным средством» («транспортное средство, приводимое в движение двигателем»). Следует также учесть неточность формулировки пункта 18.2 ПДД «на дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных знаками 5.11, 5.13.1, 5.13.2, 5.14, запрещаются движение и остановка других транспортных средств (за исключением транспортных средств, используемых в качестве легкового такси, на этой полосе)», где между словами: «других» и «транспортных средств» по нелепой случайности пропущено слово «механических» (хотя участники дорожного движения и сотрудники ГИБДД понимают, что в этом пункте речь идет именно о них).

Возникает вопрос: почему не была исправлена именно эта более важная неточность, а взамен проведен целый ряд нелепых поправок?

Поправки, вносимые в ПДД РФ на протяжении последних двух лет, вызывают ощущение того, что авторы не вдумываются и не осознают смысл того, что они предлагают, поэтому раз за разом вносимые поправки характеризуются различными курьезами [3].

Например, редакция понятия «велосипед» от 8 апреля 2014 года (постановление Правительства Российской Федерации от 22 марта 2014 года № 221) [7] расширила группу транспортных средств, которые могут быть классифицированы как велосипед, включив в привычное для нас представление велосипеда:

– веломобиль (имеет три и более колеса и приводится в движение мускульной силой человека при помощи педалей), но принципиально отличается от велосипеда наличием: обтекателя (полного или частичного); сиденья, похожего на автомобильное; как минимум трех колес, не размещенных по осевой линии транспортного средства [1];

– дицикл – транспортное средство, в котором водитель и пассажиры находятся между двух расположенных параллельно колес [2] (стоит заметить, что к данной группе относится популярный в настоящее время «Segway», считаемый во многих европейских странах мопедом!).

Или еще пример, поправка ПДД от 28 ноября 2014 года (Постановление Правительства РФ от 14 ноября 2014 г. N 1197 [6]), согласно которой пункт 24.8 раздела 24 «Дополнительные требования к движению велосипедистов и водителей мопедов» был дополнен 7-м абзацем, в котором указано, что «велосипедистам ... запрещается: ... пересекать дорогу по пешеходным переходам»!?

Так как «велосипедист – это лицо, управляющее велосипедом» (раздел «Общие положения» ПДД), а управление транспортным средством – это приведение его в движение путем активных действий водителя на органы его управления с произошедшим пространственным изменением положения [4], а для велосипеда органами управления является руль и педали. То управление им может осуществляться как способом одновременного воздействия на руль и педали, так способом воздействия только на руль (направление движения и место приложения силы для приведения его в движение). А при одновременном отсутствии в нормативной правовой базе понятия «управлением транспортным средством», невозможно определить каким все-таки образом велосипедистам запрещено пересекать проезжую часть по пешеходным переходам: «верхом» на велосипеде или идя пешком и ведя его за руль.

Хотя проблему запрещения проезда велосипедистам по пешеходному переходу можно было решить проще – следующей редакцией абзаца 7

пункта 24.8: «велосипедистам ... запрещается: ... ездить на велосипеде по пешеходным переходам».

И это только поправки, регулирующие движение велосипедистов.

Сложившая ситуация в сфере нормативно-правового обеспечения вопросов, касающихся безопасности дорожного движения, когда вносятся нелогичные поправки, является следствием отсутствия системного подхода при формировании законодательной базы и участия научного сообщества.

Все это приводит к тому, что нас будут ждать дальнейшие изменения отдельных пунктов ПДД в виде добавления или исключения слов и фраз, направленных на попытки придания однозначности трактовки этим пунктам, вызывая дальнейшее непонимание как простыми участниками дорожного движения, так и лицами, представляющими государство на различных уровнях управления (ГИБДД, судами и др.).

К сожалению, приходится констатировать, что у заинтересованных лиц отсутствует понимание того как необходимо формировать эффективно работающую систему обеспечения безопасности дорожного движения, а значит и как создавать удобную и комфортную транспортную инфраструктуру.

Что касается изменений пункта 18.2 и пояснений к знакам 5.11.1 и 5.14 ПДД, то они требуют новой редакции:

– для пункта 18.2 – «На дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных знаками 5.11, 5.13.1, 5.13.2, 5.14, запрещаются движение и остановка других механических транспортных средств (за исключением транспортных средств, используемых в качестве легкового такси) на этой полосе», с одновременным исключением «а также велосипедистов – в случае, если полоса для маршрутных транспортных средств располагается справа»);

– исключение слова «велосипедистов» для знака 5.11.1 – из названия, для знака 5.14 – из пояснений к знаку.

## Литература

1. Веломобиль [Электронный ресурс] // Материалы сайта Википедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki>. – Дата доступа: 14.04.2014.

2. Дицикл // Материалы сайта Википедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki>. – Дата доступа: 14.04.2014.

3. Енина, Е.И. Понятие велосипед в современном правовом понимании / Е.И. Енина // Автотранспортное предприятие. – 2014. – № 8. – С. 14–17.

4. Понятие «управление транспортным средством» // Материалы сайта Правовед. RU [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pravoved.ru/question/396891/>. – Дата доступа: 12.02.2015.

5. Постановление Правительства РФ от 2 апреля 2015 г. № 315 «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства

Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» // Материалы сайта Гарант [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru>. – Дата доступа: 10.04.2015.

6. Постановление Правительства РФ от 14 ноября 2014 г. № 1197 «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» // Материалы сайта Гарант [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru>. – Дата доступа: 12.02.2015.

7. Постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения». С изменениями и дополнениями от 22 марта 2014 г.

УДК 656.142:625.734.2

## **ОБОСНОВАНИЕ ШИРИНЫ ПОЛОСЫ ПЕШЕХОДНОГО ПУТИ<sup>1</sup>** **THE DETERMINATION OF STRIP WIDTH OF SIDEWALK FOR WALKING**

**Енина Е.И.**, Научный сотрудник ЗАО «Национальный центр транспортных исследований» (ЗАО «НЦТИ»), г. Москва

**Yenina Y.I.**, Scientific researcher JSC «National Center for Transportation Investigations» (JSC «NCTI»), Moscow

**Аннотация.** В статье рассматривается вопрос определения «универсальной» ширины полосы движения различных групп пешеходов, на основании размеров их горизонтальной проекции.

**Abstract.** The paper discusses the definition of «universal» width lanes of different groups of pedestrians based on the size of the horizontal projection.

Анализ отечественных и зарубежных исследований в области проектирования улично-дорожной сети и организации дорожного движения свидетельствует об отсутствии в настоящее время методик для расчета параметров пешеходных путей<sup>2</sup>, которые обеспечивали бы комфортные и безопас-

---

<sup>1</sup> Согласно ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства» пешеходные пути – это элементы обустройства автомобильной дороги, предназначенные для движения и нахождения на них людей – тротуары, пешеходные дорожки, пешеходные дороги и улицы, тротуары мостовых сооружений, пешеходные мосты, а также лестницы, пандусы, пешеходные переходы, пешеходные галереи и др.

<sup>2</sup> Применение требований по ширине путей движения людских потоков в зданиях и сооружениях не целесообразно к условиям городского уличного движения, так оно осуществ-