

13. Arhangel'skij, V. M. Avtomobil'nye dvigateli / V. M. Arhangel'skij, M. M. Vihert, A. N. Voinov, YU. A. Stepanov. M.: Mashinostroenie, 1967. 496 s.

14. Handov, Z. A. Sudovye dvigateli vnutrennego sgoraniya (teoriya) / Z. A. Handov. M. Transport, 1969. 304 s.

15. Mamedova, M. D. Rabota dizelya na szhizhennom gaze / M. E. Mamedova. M.: Mashinostroenie, 1980. 149 s.

16. Vedruchenko, V. R. Metodika indicirovaniya sredneoborotnogo sudovogo dizelya / V. R. Vedruchenko // Peredovoj opyt i novaya tekhnika. SB NTI MRF. Vyp. 4. M., 1981. S. 37 – 41.

Ведрученко Виктор Родионович (Омск, Россия) – доктор технических наук, профессор, профессор кафедры Теплоэнергетика ФГБОУ ВО ОмГУПС (644046, г. Омск, пр. Маркса, 35, e-mail: vedruchenko@mail.ru).

Крайнов Василий Васильевич (Омск, Россия) – кандидат технических наук, доцент кафедры Теплоэнергетика ОмГУПС (644046, г. Омск, пр. Маркса, 35, e-mail: KrainovVV@omgups.ru).

Лазарев Евгений Сергеевич (Омск, Россия) – преподаватель кафедры Теплоэнергетика ФГБОУ ВО ОмГУПС (644046, г. Омск, пр. Маркса, 35, e-mail: Incoe@yandex.ru).

Литвинов Павел Васильевич (Омск, Россия) – аспирант очной формы обучения кафедры Теплоэнергетика ФГБОУ ВО ОмГУПС (644046, г. Омск, пр. Маркса, 35, e-mail: p_vasilich55@mail.ru).

Victor R. Vedruchenko (Omsk, Russian Federation) – Doctor of Technical Sciences, Professor, Department of Heat Energy, Omsk State Transport University (644046, Marks avenue, 35, Omsk, e-mail: vedruchenko@mail.ru).

Vasily V. Krainov (Omsk, Russian federation) –, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Department Of Heat Energy, Omsk State Transport University (644046, Marks avenue, 35, Omsk, e-mail: KrainovVV@omgups.ru).

Yevgeny S. Lazarev (Omsk, Russian Federation) – Lector, Department of Heat Energy, Omsk State Transport University (644046, Marks avenue, 35, Omsk, e-mail: Incoe@yandex.ru).

Pavel V. Litvinov (Omsk, Russian Federation) – post graduate student of the Heat Energy Department of the Omsk State Transport University (644046, Marks avenue, 35, Omsk, e-mail: p_vasilich55@mail.ru).

УДК 656.05

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ТЕРМИНА "ПЕРЕКРЕСТОК"

В.А. Городокин, З.В. Альметова, В.Д. Шепелев
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)», г. Челябинск, Россия

Аннотация. Статистические данные ГИБДД свидетельствуют о том, что самыми распространенными видами дорожно-транспортных происшествий стали столкновения транспортных средств, большинство из которых происходят на перекрестках дорог. Объективное расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий и установление истинного виновника происшествия является основной задачей органов и лиц, проводящих исследование обстоятельств ДТП. Вместе с тем, проведение исследования обстоятельств происшествия неразрывно связано с однозначным пониманием того, где, в каком месте произошло дорожно-транспортное происшествие и кто из его участников пользовался преимущественным правом на движение. Решение поставленных вопросов, зачастую, затруднено в связи с недостаточно точными формулировками терминов, используемых в Правилах дорожного движения Российской Федерации. В частности этот недостаток касается термина «перекресток». В различной литературе, посвященной вопросам безопасности движения, приводятся примеры, позволяющие определить конфигурацию и границы перекрестка. Однако, подавляющее большинство приведенных примеров базируется на наиболее простой форме трех- или четырех стороннего перекрестка. В данной работе авторами проведен детальный анализ и сделан вывод о необходимости изменения существующего термина «перекресток».

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, перекресток, безопасность движения, правила дорожного движения, границы перекрестка.

Введение

Согласно статистическим данным ГИБДД, по итогам 2015 года снизились все основные показатели аварийности. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях уменьшилось на 14,7 %. Тем не менее, всего в 2015 году на российских дорогах погибли 23 114 человек. Общее количество ДТП уменьшилось на 8,2%, всего было зарегистрировано 184 тыс. ДТП. При этом, число раненых сократилось на 8,6%, а ранения на дорогах получили 231 197 человек. По вине водителей произошло 157 943 ДТП (-9,2%), в которых ранено 207 985 человек (-9,2%), погибло 19 011 человек (-16,9%). Самыми распространенными видами дорожно-транспортных происшествий стали столкновения транспортных средств (75 266 случаев), наезд на пешехода (56 918) и наезд на препятствие (11 842) [1].

Наиболее часто дорожно-транспортные происшествия (ДТП) происходят на узлах улично-дорожной сети, к которым в первую очередь относятся перекрестки дорог. Не вызывает сомнения тот факт, что объективное расследование обстоятельств ДТП и установление истинного виновника происшествия является основной задачей органов и лиц, проводящих исследование обстоятельств ДТП. Проведение исследования обстоятельств происшествия неразрывно связано с однозначным пониманием того, где, в каком месте ДТП и кто из его участников пользовался преимущественным правом на движение. Однако, решение поставленных вопросов, зачастую, затруднено в связи с недостаточно точными формулировками терминов, используемых в Правилах дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ).

Определение границ перекрестка

Так, согласно принятой в Российской Федерации терминологии, «**Перекресток**» - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий».

Как следует из приведенного выше термина, под перекрестком понимается достаточно обширная территория, образованная пересекающимися, разветвляющимися или примыкающими проезжими частями. По сути, это та часть дороги, которая ограничена прямыми линиями, проходящими в зоне окончания и начала закруглений проезжих частей.

Вместе с тем, в практической деятельности в первую очередь требуется устанавливать не сами проезжие части и факт их пересечения, примыкания и разветвления, а границы этих форм узлов автомобильных дорог. К сожалению, в действующей редакции ПДД, равно, как во всех предыдущих редакциях, разъяснению термина «граница пересечения проезжих частей» или «граница пересекаемой проезжей части» не дано. При разборе указанных выше терминов следует указать на несовпадение существующих теоретических формулировок и классификации, данной в специальной технической литературе, посвященной дорожному проектированию, терминологии, используемой в ПДД. Так, согласно принятой в технической литературе классификации, «автомобильные дороги, образующие дорожную сеть страны, могут пересекаться между собой, примыкать друг к другу или разветвляться на два или несколько направлений» [2].

Отличие терминологии, используемой в ПДД, от применяемой в технической литературе состоит в том, что как пересечение, так и примыкание или разветвление, представляющих собой узел автомобильных дорог, именуются одним термином «пересечение» проезжих частей. С технической точки зрения, различают узлы автомобильных дорог в одном или в разных уровнях (двух, трех, четырех и более). Узлы, состоящие из автомобильных дорог, пролегающих в разных уровнях, называются «транспортными развязками» и, соответственно, «перекрестками», с точки зрения ПДД, не являются. В свою очередь, применительно к терминологии ПДД, узел автомобильных дорог, пролегающих в одном уровне, подпадает под термин «перекресток» [3].

В ПДД термин «перекресток» или производные этого слова употребляется 68 раз и, как это следует из приведенной выше классификации, «перекресток» является более широким понятием и, соответственно, охватывает такой узел, как «пересечение проезжих частей». Вывод о том, что в ПДД все узлы, представляющие собой пересечение, примыкание или разветвление, именуются одним термином «пересечение» проезжих частей, подтверждается формулировками различных требований ПДД, например, фрагментом п.12.4, согласно которому, «Остановка запрещается: ...на пересечении проезжих частей и ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части, за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих

сплошную линию разметки или разделительную полосу...». Как видно из приведенного примера, речь идет об узле автомобильных дорог, представляющих собой или примыкание или разветвление, однако, как один, так и другой вариант названы «пересечением».

Вместе с тем, как указано выше, с точки зрения выполнения требований ПДД, наибольший интерес представляет не сам объект – пересечение проезжих частей, а его границы. В частности, определение границы проезжей части, на которую осуществляется въезд при пересечении, потребует для решения вопроса о соответствии или несоответствии действий водителя транспортного средства требованиям п.6.13 ПДД. Иными словами, ПДД требуют от водителя в первую очередь определить ближайшую границу перекрестка, затем соотнести с ней нанесенную стоп-линию, и, при отсутствии стоп-линии, следующим шагом определить ближайшую границу проезжей части, которую он намерен пересечь, или на которую выехать.

Дальнюю границу пересечения проезжих частей водитель должен установить с целью выполнения требований ч.1 п.8.6 ПДД, согласно которым «Поворот должен осуществляться таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на стороне встречного движения».

В связи с вышеизложенным, возникает несколько вопросов:

1. Как водитель должен устанавливать границы пересечения проезжих частей?

2. Что является границей пересечения проезжих частей?

И, если, как было указано выше, в ПДД РФ существует термин «перекресток» и дается его понимание, то, что такое пересечение проезжих частей и, что является границей пересечения проезжих частей, в нормативно-правовом акте нет. При этом термин «перекресток» представляет собой несколько более развернутое понятие, чем то, которое дано в Конвенции о дорожном движении: «Intersection» means any level crossroad, junction or fork, including the open areas formed by such crossroads, junctions or forks», что означает «Перекресток» - любое пересечение, примыкание или разветвление дорог в одном уровне, включая территорию, образуемую такими пересечениями, примыканиями или разветвлениями» (перевод официального текста скорректирован авторами) [4]. Нельзя сказать, что приведенная формулировка в международном правовом документе в полной мере позволяет определить границы пере-

крестка. Во всяком случае, непонятно о какой территории и ее протяженности идет речь, которая охватывается термином и образована в результате пересечений, примыканий и разветвлений дорог.

Таким образом, не вызывает сомнения тот факт, что существующий термин «перекресток» должен быть изменен. Еще одним доводом в пользу того, что существующая формулировка не удовлетворяет современным конструктивным особенностям перекрестков, является внедрение на перекрестках направляющих островков и специальных полос, выполненных в обход светофорных объектов. Наличие указанных полос, места съезда на них и места слияния с основным потоком, выходят далеко за пределы начала или окончания закруглений проезжих частей. Сложная конфигурация перекрестка ведет к тому, что определение его границы или представляет значительную сложность, или технически невозможно [5].

Вместе с тем, принимая во внимание тот факт, что границы пересечения проезжих частей важны, однако, не могут выходить за границы перекрестка, а само пересечение проезжих частей является его составной частью, рассмотрим вопрос о том, имеет ли принципиальное значение определение границы перекрестка.

Рассмотрим, в каких случаях применяется термин «Перекресток»,

- при указании участникам движения на ориентир при переходе дороги;
- при указании на форму организации движения в зоне пересечения проезжих частей;
- для соотнесения места установки дорожных знаков и границы перекрестка;
- при определении места запрещения определенных действий;
- при регламентации определенных действий, в зоне пересечения проезжих частей
- при нанесении разметки в границах перекрестка;
- при ограничении зоны действия дорожных знаков;
- при указании на маршрут движения, в случае запрещения определенных действий на перекрестке.

При этом, нередко в ПДД одновременно применяются оба термина, например в п.13.2. «Запрещается выезжать на перекресток или пересечение проезжих частей, если образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном на-

правлении». Вместе с тем, в приведенной формулировке достаточно употребления одного термина - «пересечение проезжих частей». Выезд (правильнее говорить «въезд», т.к. согласно правилам русского языка, выехать можно откуда-то, а куда-то можно въехать) на перекресток в подавляющем числе случаев не препятствует движению транспортного потока в конфликтующем направлении. Помеха в данном случае может быть создана пешеходам, но это в основном будет зависеть от расположения пешеходного перехода относительно границ пересекаемой проезжей части и является темой отдельного обсуждения [6].

В другом случае формальная граница перекрестка не имеет какого-либо технического или правового значения, например, п.13.3. «Перекресток, где очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым. 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».

Еще больший вопрос вызывает требование п.13.7 ПДД, согласно которому «Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути следования водителя, имеются стоп-линии (знаки 6.16), водитель обязан руководствоваться сигналами каждого светофора». Проблема заключается в том, что при достаточно сложной конфигурации перекрестка и значительной его протяженности, не исключен факт въезда в границы перекрестка на разрешающий сигнал светофора и достижение границ пересекаемой проезжей части (при высокой загрузке перекрестка) на запрещающий сигнал. С точки зрения здравого смысла и безопасности дорожного движения, наиболее целесообразно водителю остановить транспортное средство (если такая техническая возможность у него имеется) до границы пересекаемой проезжей части, а не осуществлять въезд на пересечение при запрещающем сигнале [7]. Однако, вопреки здравому смыслу, согласно действующим требованиям ПДД, водитель должен продолжить движение, чем, вероятнее всего, создаст и помеху, и опасность водителям транспортных

средств, начинающим движение на разрешающий сигнал светофора.

Не меньший вопрос вызывают и требования п.13.9 ПДД, согласно которым «На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, независимо от направления их дальнейшего движения». В данном случае проблема состоит в том, что разъяснение термина «второстепенная дорога», практически, отсутствует. Только в одном случае Правила дают возможность понять, что въезд на перекресток осуществляется с второстепенной дороги - когда примыкающая или пересекающая дорога является грунтовой, т.е. дорогой, на которой отсутствует вообще какое-либо усовершенствованное покрытие. Во всех других случаях, въезд производится просто на главную дорогу, понятие которой дано, однако ее обозначение на дороге, пересекающей или примыкающей к ней, не обозначается иным способом, как дорожными знаками 2.4 или 2.5. Отсутствие указанных знаков не позволяют водителю идентифицировать дорогу, которую он намерен пересечь, как главную, а соответственно, ту, по которой он движется, второстепенной [8].

Рассмотрим случаи, когда граница перекрестка имеет значение. Так, согласно требованиям п.6.13 ПДД «При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

- на перекрестке - перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам;
- перед железнодорожным переездом - в соответствии с пунктом 15.4 Правил;
- в других местах - перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено».

В приведенной выше формулировке двойственность очевидна.

На перекрестке (рис.1), при отсутствии стоп-линии изображенная группа транспортных средств «Н» должна, выполняя требования п.6.13 ПДД, продвинуться в пределы перекрестка (A B C D E F K L) и остановиться перед линией (M N), являющейся предполагаемой границей пересекаемой проезжей части. По мнению авторов работы, указанный пункт Правил должен трактоваться следующим образом: «При запрещающем сигнале

светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16), а при ее отсутствии:

- на перекрестке – водитель должен остановиться перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам;

- перед железнодорожным переездом – остановиться необходимо в соответствии с пунктом 15.4 Правил;

- в других местах – останавливаться следует перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено».

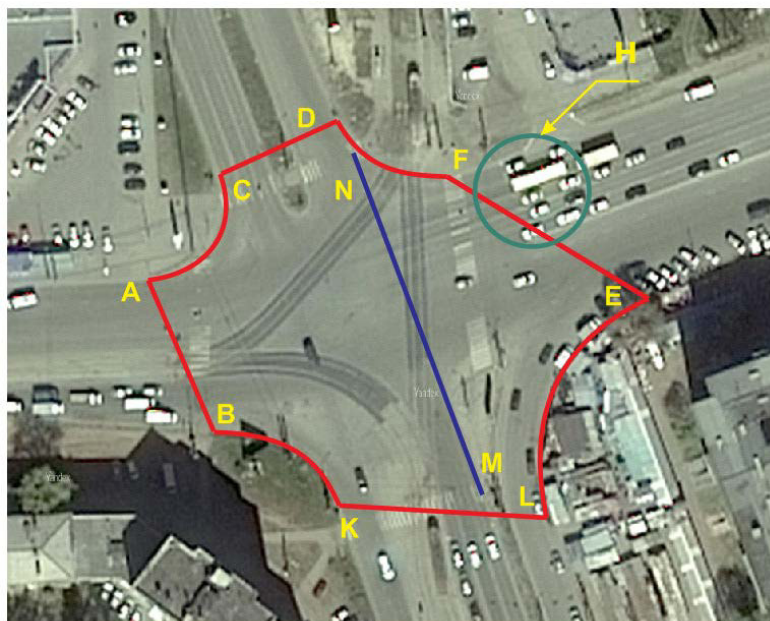


Рис. 1. Изображение места остановки транспортных средств, согласно требованиям п.6.13 ПДД, при запрещающем сигнале светофора и отсутствии стоп-линии: A B C D E F K L – границы перекрестка; M N – границы пересекаемой проезжей части; H – группа транспортных средств

При данной трактовке, учитывая тот факт, что стоп-линия отсутствует не на перекрестке (рис.1), а в другом месте, транспортные средства должны остановиться перед светофором, что, собственно, водителями указанной на схеме группы транспортных средств «Н» и сделан. Иными словами, водители указанной группы транспортных средств руководствовались не требованиями ПДД, а здравым смыслом [9].

Определенный интерес, с точки зрения определения границы перекрестка, представляют требования п.8.8 Правил, согласно которым «При повороте налево или развороте вне перекрестка водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу встречным транспортным средствам и трамваю попутного направления. Если при развороте вне перекрестка ширина проезжей части недостаточна для выполнения маневра из крайнего левого положения, его допускается производить от правого края проезжей части (с правой обочины). При этом водитель

должен уступить дорогу попутным и встречным транспортным средствам».

Из приведенного выше текста следует, что при совершении маневра «разворот» в случаях, когда ширина проезжей части не позволяет выполнить его из крайнего левого положения, маневр допускается производить из иного положения, при этом необходимо уступать дорогу попутным и встречным транспортным средствам, не исключая трамвай. Если данное требование сравнить с требованиями п.8.7 Правил, согласно которым «Если транспортное средство из-за своих габаритов или по другим причинам не может выполнить поворот с соблюдением требований пункта 8.5 Правил, допускается отступать от них при условии обеспечения безопасности движения и если это не создаст помех другим транспортным средствам», то можно выявить ряд совпадений, позволяющих при некотором незначительном изменении и объединении формулировок признать несущественной разницу в обязанностях водителя ма-

неврирующего транспортного средства при совершении маневра «поворот» или разворот» в пределах перекрестка или вне его [10]. При данных обстоятельствах можно сделать вывод об отсутствии необходимости установления границы перекрестка.

Анализируя требования п.8.12 Правил, согласно которым «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. Движение задним ходом запрещается на перекрестках и в местах, где запрещен разворот согласно пункту 8.11 Правил», можно сделать вывод о некорректности введенного запрета. Вне всякого сомнения, двигаться через перекресток задним ходом следует запретить, но как быть в случае, если двигавшееся впереди транспортное средство остановилось в пределах перекрестка не в связи с необходимостью предоставления приоритета, а по иной причине (например, неисправность, не позволяющая продолжить движение, или столкновение с другим транспортным средством). При этом дистанция до остановившегося транспортного средства не позволяет произвести его объезд. Водителю необходимо продолжать стоять или допустимо совершить маневр, связанный первоначально с движением задним ходом и последующим объездом? Видимо, следует признать допустимым второй вариант, но как быть с запретом двигаться задним ходом в пределах перекрестка? Вероятнее всего, во-первых, следует изменить формулировку п.8.12 Правил и запретить движение задним ходом не на перекрестке, а с целью пересечения проезжих частей [11].

Следующий пункт, подвергаемый анализу **9.2 ПДД** «На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре или более полосы, запрещается выезжать для обгона или объезда на полосу, предназначенную для встречного движения. На таких дорогах повороты налево или развороты могут выполняться на перекрестках и в других местах, где это не запрещено Правилами, знаками и (или) разметкой». Более неудачную формулировку трудно представить. Написав фразу «...на перекрестках и в других местах, где это не запрещено Правилами, знаками и (или) разметкой», законодатель, по сути, допустил выполнение поворота и разворота «везде», где это не запрещено Правилами, знаками и (или) разметкой. Иными словами, на проезжих частях, имеющих ширину, позволяющую

двигаться по 4, 6 и 8 полосам в обоих направлениях, в случае, когда дорожная разметка плохо различима в силу физического износа или из-за наличия снега, грязи и т.п., водитель получает право на выполнение вне перекрестка маневров, как «поворот налево» с пересечением всех встречных полос, так и «разворот», который представляет не меньшую опасность. И стоит ли говорить о той помехе, а, зачастую, и об опасности, которую создает транспортное средство, остановившееся в крайней левой полосе на перегоне между перекрестками, на время ожидания водителем возможности совершить маневр, указанный выше. И все это допустимо, согласно действующим ПДД. При грамотной постановке требования, поворот налево или разворот на проезжих частях, указанной выше ширины, следует разрешить только на пересечении проезжих частей или в местах специально оборудованных и организованных для этой цели, и кроме этого, обозначенных соответствующим образом [12]. Таким образом, в анализируемом пункте Правил термин «перекресток» может быть или заменен на «пересечение проезжих частей», или в существующей формулировке потерял смысл и не имеет принципиального значения с точки зрения границ перекрестка.

Также теряет смысл граница перекрестка в требованиях п.13.9. Правил, согласно которым «На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, независимо от направления их дальнейшего движения. На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, движущимися в попутном или встречном направлении по равнозначной дороге, независимо от направления его движения. В случае если перед перекрестком с круговым движением установлен знак 4.3 в сочетании со знаком 2.4 или 2.5, водитель транспортного средства, находящегося на перекрестке, пользуется преимуществом перед выезжающими на такой перекресток транспортными средствами».

Используется термин «перекресток» в разделе ПДД, касающийся дорожной разметки и дорожных знаков. При этом, аналогично, не имеет значения формальная граница перекрестка при нанесении дорожной разметки 1.7 (прерывистая линия с короткими штрихами и равными им промежутками) – обозначающая полосы движения в пределах перекрестка. В данном случае, учитывая тот факт,

что перекресток образован пересекающимися проезжими частями и кривыми, соединяющими эти проезжие части, разметка 1.7 должна наноситься на всем протяжении кривой, ограничивающей, в зависимости от направления поворота, правую или левую границу стороны проезжей части.

Также теряет смысл определение границ перекрестка и имеет только ориентирующее значение наносимая разметка 1.18 – указывающая разрешенные на перекрестке направления движения по полосам.

Таким образом, анализ применяемого в ПДД РФ термина «перекресток» показывает, что применение его в подавляющем числе случаев или носит ориентирующий характер или может быть сведено к понятию термина «пересечение проезжих частей». И тот и другой вариант сводят на нет необходимость определения границы перекрестка.

Выводы

Проведенный анализ термин «перекресток» показал, что принятые и используемые в ПДД формулировки требований, предъявляемых к водителям транспортных средств, изобилуют множеством погрешностей, неточностей и просто ошибок, что позволяет в некоторых случаях двояко интерпретировать соответствующие положения. Данное положение дел недопустимо, т.к. с одной стороны вводит в заблуждение участников дорожного движения, с другой, затрудняет или исключает возможность объективного исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. На основании проведенного исследования, предлагается принять термин «перекресток» в следующей формулировке: «перекресток» - территория, образованная в одном уровне пересекающимися, примыкающими или разветвляющимися проезжими частями, а также закруглениями, соединяющими указанные проезжие части. Принятие предложенной формулировки позволит устранить неопределенность в решении множества вопросов, возникающих при расследовании обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, имевших место в пределах перекрестка, что в свою очередь позволит принять объективное решение о виновности того или иного участника происшествия.

Библиографический список

1. ГИБДД утверждает, что все показатели аварийности снизились. – Режим доступа: <http://www.zr.ru/content/news/845054-gibdd-utverzhaet-cto-vse-pokazateli-avarijnosti-snizilis/> (Дата обращения 20.10.2016).

2. Гохман, В.А. Пересечение и примыкания автомобильных дорог : учеб. пособие для вузов / В.А. Гохман и др. – М. : Высшая школа, 1977. – 310 с.

3. Правила дорожного движения Российской Федерации: по состоянию на 21.01.2015г. – М. : ООО ИДТР, 2015. – 64 с.

4. Конвенция о дорожном движении. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (Женева 1 мая 1971 г.). – М. : Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, 1994. – 53 с.

5. Кременец, Ю.А. Технические средства регулирования дорожного движения / Ю.А. Кременец, М.П. Печерский. – М. : Транспорт, 1981. – 252 с.

6. Городокин, В.А. О некоторых проблемах безопасности пешеходов / В.А. Городокин, З.В. Альметова // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. – 2015. – № 1. – С. 231-237.

7. Суворов, Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП / Ю.Б. Суворов. – М. : Экзамен, 2003. – 208 с.

8. Городокин, В.А. Правовые, технические и виктимологические проблемы обеспечения безопасности на нерегулируемых пешеходных переходах / В.А. Городокин, А.В. Майоров. – Челябинск : Цицеро, 2012. – 130 с.

9. Селиванов, Н.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Н.А. Селиванов, А.И. Дворкин, Б.Д. Завидов. – М. : Лига Разум, 1998. – 448 с.

10. Иларионова, В.А. Судебная автотехническая экспертиза / В.А. Иларионова. – М. : Судэкс, 2001. – 156 с.

11. Пучкин, В.А. Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий: База данных. Экспертная техника. Методы решений / В.А. Пучкин – Ростов н/Д : ИПО ПИ ЮФУ, 2010. – 400 с.

12. Pogotovkina, N.S. Motorization in Russia: Challenges and solutions [Электронный ресурс] / N.S. Pogotovkina, Z.V. Almetova, Y.N. Gorchakov, S.A. Kosyakov, V.D. Kheday // International Journal of Applied Engineering Research / India Publications, 2015 – Режим доступа: <http://www.scopus.com/results>.

EXPERT ASSESSMENT OF THE TERM "CROSSROAD" AND THE DEFINITION OF ITS BOUNDARIES

V.A. Gorodokin, Z.V. Almetova, V. D. Shepelev

Abstract. Traffic police statistics show that the most common types of road accidents began hitting vehicles, most of which occur at crossroads of roads. An objective investigation of circumstances traffic incidents and identification the true culprit of the accident is the main task of the persons investigating of

the circumstances of the accident. However, the investigation into circumstances of incident is inextricably linked to a clear understanding where, in what place there was a traffic accident and who of the participants used a preferential right to movement. The solution of these issues is often hampered due to insufficiently precise wording of the terms used in the Rules of the road Russian Federation. In particular, this disadvantage concerns the term "crossroad." In the various literature devoted to the issues of traffic safety, examples are given that allow to determine the configuration and boundaries of the crossroad. However, the vast majority of the examples based on the simplest form of three - or four-way crossroad. In this work, the authors analyzed requirements and came to the conclusions that the necessity of changing the existing term "crossroad".lwe

Keywords: traffic accident, crossroad, traffic safety, rules of the road, the boundaries of the crossroad.

References

1. GIBDD utverzhaet, chto vse pokazateli avarijnosti snizilis' [The traffic police says that all the rates of accidents declined]. Available at: <http://www.zr.ru/content/news/845054-gibdd-utverzhaet-chto-vse-pokazateli-avarijnosti-snizilis/>.
2. V.A. Gohman i dr. *Peresechenie i primykaniya avtomobil'nyh dorog* [The intersection and junction of roads]. Moscow, Vysshaja. shkola, 1977. 310 p.
3. *Pravila dorozhnogo dvizhenija Rossijskoj Federacii: po sostojaniju na 21.01.2015 g* [Traffic rules of the Russian Federation: at 21.01.2015]. Moscow, OOO IDTR, 2015. 64 p.
4. *Konvencija o dorozhnom dvizhenii. Evropejskoe soglasenie, dopolnjajushhee Konvenciju o dorozhnom dvizhenii, otkrytuju dlja podpisaniya v Vene 8 nojabrja 1968 goda (Zheneva 1 maja 1971 goda)* [Convention on road traffic. European agreement supplementing the Convention on road traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968 (Geneva, 1 may 1971)]. Moscow, Associacija mezhdunarodnyh avtomobil'nyh perevozchikov, 1994. 53 p.
5. Kremenec Ju.A. *Tehnicheskie sredstva regulirovanija dorozhnogo dvizhenija* [Technical means of traffic regulation]. Moscow, Transport, 1981. 252 p.
6. Gorodokin V.A. *O nekotoryh problemah bezopasnosti peshehodov* [About some problems of pedestrian safety]. Modernizacija i nauchnye issledovanija v transportnom komplekse, 2015, no 1. pp. 231 - 237.
7. Suvorov Ju.B. *Sudebnaja dorozhno-transportnaja jekspertiza. Sudebno-jekspertnaja ocenka dejstvij voditelej i drugih lic, otvetstvennyh za obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija, na uchastkah DTP* [Court traffic expertise. Forensic assessment of the actions of drivers and other persons responsible for ensuring traffic safety on sections of road accident]. Moscow, Jekzamen, 2003. 208 p.
8. Gorodokin V.A. *Pravovye, tehnicheckie i viktimologičeskie problemy obespečenija bezopasnosti*

na nereguliruemym peshehodnym perehodah [Legal, technical and victimological problems of safety on unregulated pedestrian crossings]. Cheljabinsk, Cice-ro, 2012. 130 p.

9. Selivanov N.A. *Rassledovanie dorozhno-transportnyh proisshestvij* [The investigation of traffic accidents]. Moscow, Liga Razum, 1998. 448 p.

10. Ilarionova V.A. *Sudebnaja avtotehničeskaja jekspertiza* [Judicial autotechnical expertise]. Moscow, Sudjeks, 2001. 156 p.

11. Puchkin V.A. *Osnovy jekspertnogo analiza dorozhno-transportnyh proisshestvij: Baza dannyh. Jekspertnaja tehnika. Metody reshenij* [Basis of expert analysis of road accidents: the Database. Expert technique. Solutions]. Rostov na Donu, IPO PI JuFU, 2010. 400 p.

12. Pogotovkina N.S. *Motorization in Russia: Challenges and solutions* // International Journal of Applied Engineering Research, India Publications, 2015. Available at: <http://www.scopus.com/results>.

Городокин Владимир Анатольевич (г. Челябинск, Россия) - кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры «Автомобильный транспорт» ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» (454080, г. Челябинск, пр. Ленина, 76, e-mail: gorodok_vlad@mail.ru).

Альметова Злата Викторовна (г. Челябинск, Россия) - кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобильный транспорт» ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» (454080, г. Челябинск, пр. Ленина, 76, e-mail: zlata.almetova@yandex.ru).

Шепелев Владимир Дмитриевич (г. Челябинск, Россия) – кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобильный транспорт» ФГАОУ ВО «ЮУрГУ (НИУ)» (454080, г. Челябинск, пр. Ленина, 76, e-mail: shepelev1978@mail.ru).

Vladimir A. Gorodokin (Chelyabinsk, Russian Federation) – Ph. D. in Legal Sciences, Ass. Professor, Department Motor Transport, South Ural state University (national research university) (454080, Lenin av., 76, Chelyabinsk, Russian Federation, e-mail: gorodok_vlad@mail.ru).

Zlata V. Almetova (Chelyabinsk, Russian Federation) - Ph. D. in Technical Sciences, Department Motor Transport, South Ural state University (national research university)" (454080, Lenin av., 76, Chelyabinsk, Russian Federation, e-mail: zlata.almetova@yandex.ru).

Vladimir D. Shepelev (Chelyabinsk, Russian Federation) – Ph. D. in Technical Sciences of the Department Motor Transport, South Ural state University (national research university) (454080, Lenin av., 76, Chelyabinsk, Russian Federation, e-mail: shepelev1978@mail.ru).