

# НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ 5.15.1, 5.15.2 И РАЗМЕТКИ 1.18 НА УЧАСТКАХ ДОРОГ С ДВИЖЕНИЕМ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Г. В. Абакумов, А. В. Писцов  
Тюменский индустриальный университет, Тюмень, Россия

## REGULATORY PECULIARITIES OF THE USE OF ROAD SIGNS 5.15.1, 5.15.2 AND MARKING 1.18 ON ROAD SECTIONS WITH TRAFFIC OF FIXED-ROUTE VEHICLES

Georgii V. Abakumov, Anatoly V. Pistsov  
Industrial University of Tyumen, Tyumen, Russia

**Аннотация.** В статье рассмотрена проблема нарушений правил дорожного движения водителями автобусов при проезде перекрестков. Приведены нарушения различного характера при наличии дорожных знаков 5.15.1 и 5.15.2, а также линий дорожной разметки 1.18. Представлены конкретные локации в г. Тюмени, где водители совершают умышленные и неумышленные нарушения. Проанализирована судебная практика разрешения вопросов правонарушений при проезде перекрестков маршрутным транспортным средством. Предложены возможные пути решения описанной проблемы, в том числе на законодательном уровне.

**Abstract.** The article deals with the problem of violations of traffic rules by bus drivers when passing intersections. Violations of different nature in the presence of road signs 5.15.1 and 5.15.2, as well as the lines of road markings 1.18 are given. There are presented specific locations in the city of Tyumen, where drivers commit intentional and unintentional violations. Court practice on the issues of offenses at intersections by a route vehicle is analyzed. Possible ways of solving this problem, including at the legislative level, are suggested.

**Ключевые слова:** маршрутное транспортное средство, правила дорожного движения, безопасность дорожного движения, дорожная разметка, дорожные знаки

**Key words:** route vehicle, traffic rules, road safety, road markings, road signs

### Введение

Повышение безопасности дорожного движения является одной из приоритетных задач в вопросе развития и эксплуатации автомобильного транспорта [1, 2]. Снижение количества ДТП, тяжести и рисков возникновения аварийных ситуаций производится как на всех уровнях государства, так и в частном порядке на предприятиях [3]. Согласно данным официальной статистики, за 9 месяцев 2021 года на дорогах Российской Федерации было совершено 2 528 ДТП с нарушением правил дорожного движения водителями автобусов. Суммарно в этих ДТП погибло 126 и ранено 3 848 человек. В Тюменской области за 2021 год было зарегистрировано 86 ДТП, в которых погибло 2 человека и ранено 109 человек.

Некоторые исследования отмечают высокие риски совершения ДТП водителем категории Д, находящимся в состоянии алкогольного опьянения [4, 5]. Однако среди всех происшествий с нарушением водителями автобусов правил дорожного движения было зарегистрировано 37 случаев, когда за рулем находился водитель в состоянии алкогольного опьянения (1,18 % от общего числа) и в которых погибло 4 человека (2,5 %), а ранения получили 59 человек (1,23 %). Для сравнения приведем данные за 9 месяцев 2021 года для водителей

личного транспорта: за этот период было зафиксировано 85 463 ДТП, произошедших из-за нарушения правил дорожного движения водителями ТС, из которых 8 688 происшествий случилось с водителями в состоянии опьянения (10,17 %). Таким образом, по результатам 2021 года относительный риск ДТП с водителем автобуса, находящимся в состоянии опьянения, гораздо ниже аналогичного происшествия с водителем легкового автомобиля. Это может быть обусловлено повышением контроля перевозчиков на этапе выпуска транспортного средства на линию.

### Объект и методы исследования

Согласно матрице Хэддона, в фазе предупреждения аварии имеют значение следующие человеческие факторы: информированность, поведенческие установки, проблемы со здоровьем, полицейский контроль [6]. К факторам окружающей среды в матрице относятся: дизайн и разметка дороги, ограничения скорости, сооружения и устройства для пешеходов [7]. Информированность водителя подразумевает не только получение информации о дорожной ситуации, но и наличие знаний об особенностях работы тех или иных средств организации дорожного движения (таблица 1).

Таблица 1

Матрица Хэддона [6, 7]

Фаза	Факторы		
	Человек	Автомобиль и оборудование	Окружающая среда
До аварии (предупреждение аварии)	Информированность (в том числе о нормативно-правовой базе)	Эксплуатационная пригодность дороги	Конструктивные особенности и разметка дороги (в том числе знаки 5.15.1/5.15.2 и разметка 1.18)
	Поведенческие установки (в том числе склонность к умышленному нарушению ПДД)	Освещение	
	Проблемы со здоровьем	Состояние тормозной системы	Ограничения скорости
	Полицейский контроль	Управляемость автомобиля	Сооружения и устройства для пешеходов
		Соблюдение скоростного режима	

Несмотря на то, что действующее законодательство подразумевает полное знание правил дорожного движения водителями всех категорий транспортных средств (пункт 1.3 Правил дорожного движения РФ), часть нарушений все-таки можно отнести к неумышленным и связанным с незнанием водителем тех или иных нормативно-правовых актов. В случае, если действия водителя влекут за собой причинение вреда [8], то в зависимости от степени тяжести ответственность может из административной (ст. 12.24 КоАП РФ) перейти в уголовную (ст. 264 УК РФ). При этом система права РФ объективно воспринимает факт совершения правонарушения [9]. В зависимости от ситуации ответственность может лечь на участника дорожного движения, собственника дороги, дорожные службы и т. д. В данном исследовании не рассматриваются вопросы причинения вреда и механизмы возникновения ДТП. Предметом исследования является механизм нарушения правил дорожного движения водителями маршрутных транспортных средств.

### Результаты

В части случаев нарушения ПДД водителями маршрутных транспортных средств не могут быть оправданы банальным незнанием законодательства. Например, на перекрестке улиц Широтной и Олимпийской в г. Тюмени водитель маршрутного транспортного средства выпол-

няет поворот налево не из крайнего левого положения (рис. 1) и тем самым нарушает пункт 8.5 Правил дорожного движения РФ.

В данном случае действия водителя невозможно оправдать даже наличием знака 5.15.1, установленного перед перекрестком и распространяющего действие на весь вышеприведенный перекресток (рис. 2).

В этом случае знак указывает, что поворот налево и разворот возможны только с крайней левой полосы для движения, а логика действия водителя заключается в сокращении времени простоя на перекрестке, но входит в противоречие с ПДД и КоАП. Действия данного водителя классифицируются ч. 1.1 статьи 12.14 КоАП РФ и влекут наложение штрафа в размере 500 рублей. Схожие нарушения были зафиксированы и на перекрестке улиц Широтной и Пермякова, где сочлененный автобус таким же образом выполнил поворот налево с ул. Широтной на ул. Пермякова. Определение нарушения в действиях сочлененного автобуса затрудняется наличием возможности отступать от требований пункта 8.5 ПДД и выполнять поворот не из крайнего положения транспортным средствам, которые из-за габаритов или иных причин не могут выполнить поворот из крайнего левого положения (пункт 8.7 ПДД РФ).

С другой стороны, существующие дорожные знаки и схемы организации дорожного дви-



Рис. 1. Нарушение п. 8.5 ПДД водителем маршрутного транспортного средства на перекрестке улиц Широтной и Олимпийской в г. Тюмени



Рис. 2. Дорожный знак 5.15.1, установленный на перекрестке улиц Широтной и Олимпийской в г. Тюмени



Рис. 3. Поворот автобуса не из крайнего левого положения на перекрестке улиц М. Тореза и Республики в г. Тюмени



Рис. 4. Дорожные знаки 5.15.2, установленные на перекрестке улиц М. Тореза и Республики в г. Тюмени

жения зачастую по-разному истолковываются для водителей разных категорий.

Так, согласно пункту 5.6.22 ГОСТ Р 52289-2019,<sup>1</sup> дорожные знаки 5.15.1 и 5.15.2 не распространяют своего действия на маршрутные транспортные средства. Термин *маршрутное транспортное средство* детально изложен в пункте 1.2 ПДД РФ и подразумевает транспортное средство, предназначенное для перевозки людей, которое движется по установленному маршруту с соблюдением обозначенных мест остановки. Иными словами, водитель маршрутного транспортного средства по-разному обязан проезжать один и тот же участок, когда он управляет легковым автомобилем, автобусом или автобусом, находящимся на регулярном маршруте. Более того, у водителя пассажирского транспортного средства неизбежно возникает ряд эмоциональных переживаний [10]. Эта психологическая нагрузка усиливается также и чувством ответственности за перевозимых пассажиров.

На перекрестке улиц М. Тореза и Республики в г. Тюмени (рис. 3) автобус выполняет поворот налево не из крайнего левого положения. Участок характеризуется наличием одностороннего движения на улицах М. Тореза и Республики. Более того, на ул. М. Тореза установлены знаки 5.15.2, разрешающие выполнять поворот налево с двух левых полос (рис. 4). В данном случае действия водителя автобуса являются прямым нарушением пункта 8.5 ПДД РФ даже несмотря на наличие данных знаков, так как по вышеупомянутому ГОСТ Р 52289-2019 они не распространяют своего действия на маршрутные транспортные средства. Согласно устному опросу водителей, такие действия на участке носят постоянный характер, что может свидетельствовать о незнании водителями автобусов данных правовых норм.

В ряде городов РФ имеется определенная судебная практика по таким вопросам. В качестве примера были рассмотрены судебные решения № 12-66/2016 (г. Йошкар-Ола) и № 12-300/2015 (г. Иваново). В обоих случаях судебное реше-

<sup>1</sup> ГОСТ Р 52289-2019. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств : национальный стандарт Российской Федерации : издание официальное : утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20 декабря 2019 г. N 1425-ст : дата введения 01.04.2020 : разработан Федеральным автономным учреждением «Российский дорожный научно-исследовательский институт» (ФАУ «РОСДОРНИИ») Министерства транспорта Российской Федерации. – Москва : Стандартинформ, 2020. – 134 с. – Текст : непосредственный.

ние производилось по одной логике. Водители маршрутных транспортных средств выполняли поворот согласно дорожным знакам, но не из крайнего положения. Инспектор ДПС составлял протокол об административном нарушении по ч. 1.1 ст. 12.14 КоАП РФ. Водители, не согласившись с постановлением, обращались в местный суд. Далее судьи следовали следующей логике:

1. Согласно 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», при имеющихся различных законодательных нормах подлежит применению именно та норма права, которая нацелена на обеспечение безопасности дорожного движения.
2. Невозможность приоритетного применения дорожных знаков 5.15.1 или 5.15.2 без учета положений, приведенных в пункте 8.5 ПДД РФ.
3. Несоблюдение пункта 8.5 ПДД РФ приводит к факту необеспечения безопасности дорожного движения на участке.
4. Сохранение факта правонарушения по ч. 1.1 ст. 12.14 КоАП РФ.

В деле № 12-300/2015 также был отмечен факт возможности отступить от требований пункта 8.5 ПДД РФ при наличии невозможности выполнения поворота из крайнего положения ввиду габаритов или иных причин (пункт 8.7 ПДД РФ). Однако данный факт водителем заявлен не был. Таким образом, судебная практика в данной проблеме однозначно подтверждает факт правонарушения водителями маршрутных транспортных средств правил дорожного движения. Также, опираясь на заявления водителей в суд, можно сделать вывод о том, что водитель зачастую принимает неправильное решение при проезде подобных перекрестков по причине недостаточных знаний в сфере законодательства, регулирующего дорожное движение.

Стоит отметить, что в летний период на перекрестке улиц М. Тореза и Республики нанесена разметка 1.18 (рис. 5). Согласно действующему законодательству, ее применяют самостоятельно или в сочетании со знаками 5.15.1, 5.15.2 для указания разрешенных на перекрестке направлений движения по полосам (ГОСТ Р 52289-2019).



Рис. 5. Разметка 1.18, нанесенная перед перекрестком улиц М. Тореза и Республики в г. Тюмени

В отличие от знаков 5.15.1, 5.15.2, упоминаемые о том, что разметка 1.18 не распространяет своего действия на маршрутные транспортные средства, в действующем законодательстве отсутствует, что делает маневр поворота налево водителем маршрутного транспортного средства с полосы, не являющейся крайней левой, отвечающим требованиям законодательства в сфере дорожного движения.

В данном случае наблюдается двойная трактовка правил проезда данного перекрестка, которая зависит в первую очередь от видимости дорожной разметки. Согласно Приложению 2 ПДД РФ, если дорожная разметка недостаточно различима, то водители должны руководствоваться дорожными знаками. Однако водитель маршрутного транспортного средства не может руководство-

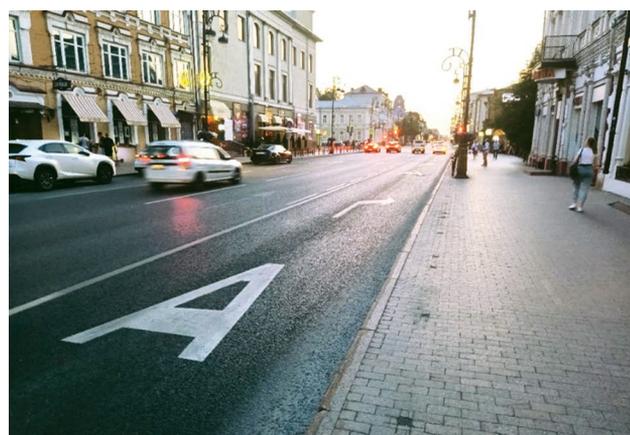


Рис. 6. Разметка 1.18, нанесенная перед перекрестком улиц Республики и Челюскинцев в г. Тюмени

ваться данными знаками по ранее приведенным причинам. Разметка 1.18, нанесенная на дорогах г. Тюмени, приводит, в том числе, и к противоположной ситуации. Например, перед перекрестком улиц Республики и Челюскинцев данная разметка нанесена на специальной полосе для маршрутных транспортных средств (рис. 6).

### Обсуждение

Исследованные нарушения можно условно разделить на несколько групп (таблица 2).

Таблица 2

### Классификация нарушений ПДД водителями маршрутных транспортных средств

Характер нарушения правил дорожного движения водителями маршрутных транспортных средств	Механизм возникновения факта нарушения
Злостные нарушения, влияющие на безопасность дорожного движения	Водитель маршрутного транспортного средства не руководствуется ни п. 8.5 ПДД РФ, ни знаками 5.15.1 и 5.15.2
Нарушения, связанные с противоречиями нормативно-правовой базы и непосредственно влияющие на безопасность дорожного движения	Водитель маршрутного транспортного средства руководствуется знаками 5.15.1/5.15.2 вместо п. 8.5 ПДД РФ
Нарушения, связанные с противоречиями нормативно-правовой базы и непосредственно не влияющие на безопасность дорожного движения	Водитель движется по специальной полосе для маршрутных транспортных средств с нарушением требований разметки 1.18

Существует также проблема умышленного несоблюдения водителями маршрутных транспортных средств правил дорожного движения. Путей решения у данной проблемы несколько. Во-первых, со стороны органов регулирования необходимо усилить контроль за подготовкой водителей транспортных средств категории Д. Более того, ужесточить контроль на предприятиях, осуществляющих деятельность в сфере пассажирских перевозок. Для снижения количества «дорожных ловушек», где на участке установлены знаки 5.15.1/5.15.2 совместно с разметкой 1.18,

необходимо внести корректировки в законодательство, в частности в ГОСТ Р 52289-2019, и предусмотреть для описания разметки 1.18 фразу о нераспространении ее действия на маршрутные транспортные средства. Данная мера позволит избежать двоякого толкования технических средств организации дорожного движения на перекрестке в зимнее и летнее время, что в свою очередь снизит количество правонарушений водителями маршрутных транспортных средств. Также данная мера позволит избежать нарушений требований разметки 1.18, нанесенной на выделенной полосе для движения маршрутных транспортных средств.

В качестве альтернативы изменению законодательства в сфере организации дорожного движения предлагается использовать разметку 1.18 в местах, где ввиду особенностей схем организации дорожного движения водитель автобуса может выполнить поворот только согласно знакам 5.15.1 или 5.15.2 не из крайнего положения на проезжей части.

Что же касается разметки 1.18, нанесенной на специальной полосе для маршрутных транспортных средств, то в данном случае необходима переработка проектной документации и демонтаж данной разметки (рис. 7). Замена данной разметки на знаки 5.15.1 или 5.15.2 позволит водителям транспортных средств отступать от их требований и выполнять движение в прямом направлении на перекрестках по типу перекрестка улиц Республики и Челюскинцев в г. Тюмени.

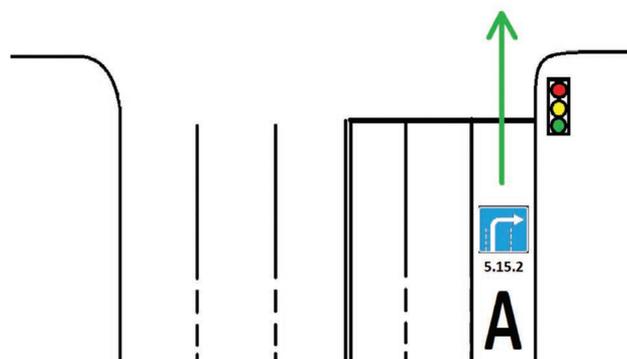


Рис. 7. Альтернатива разметке 1.18, позволяющая маршрутному транспортному средству двигаться на перекрестке в прямом направлении без правонарушений

### Выводы

В любом случае решение данной проблемы законодательным путем или в частном порядке на участках улично-дорожной сети должно быть взвешенным и учитывать не только юридические моменты, но и общий объем затрат на вводимые

мероприятия. Любое мероприятие по изменению схемы организации дорожного движения требует определенного финансирования и затрат. Более того, затруднителен сам процесс оценки и подсчета подобных участков не только в масштабах страны, но и конкретного города в частности.

### Библиографический список

1. Квитчук, А. С. Обеспечение безопасности дорожного движения: историко-правовой аспект / А. С. Квитчук. – Текст : непосредственный // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения : состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2021. – № 1 (4). – С. 217–221.
2. Пресняков, В. А. Анализ причин дорожно-транспортных происшествий на автотранспортном предприятии ООО «Норд ТЭУ» г. Владивосток / В. А. Пресняков, Р. В. Напасный. – Текст : непосредственный // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2015. – № 8–3. – С. 579–582.
3. Квитчук, А. С. Повышение безопасности дорожного движения как реализация цели устойчивого развития по снижению смертности / А. С. Квитчук, И. С. Лаврентьева. – Текст : непосредственный // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности : теория и практика : Материалы Всероссийской научно-практической конференции, 24 мая. – Краснодар : Краснодарский университет МВД России, 2019. – С. 126–131.
4. Васильченко, А. С. Клинико-психологические факторы опасного вождения у различных категорий водителей / А. С. Васильченко, С. В. Шпорт. – Текст : непосредственный // Социальная и клиническая психиатрия. – 2020. – Т. 30. – № 4. – С. 47–53.
5. Алкоголь как фактор повышенной аварийности у водителей автобусов / З. И. Кекелизде, Д. А. Полянский, С. В. Шпорт, А. Г. Соловьев. – DOI: 10.33396/1728-0869-2020-11-60-64. – Текст : непосредственный // Экология человека. – 2020. – № 11. – С. 60–64.
6. Baker, S. P. Reducing injuries and their results : the scientific approach / S. P. Baker, W. Jr. Haddon. – DOI: 10.2307/3349509. – Direct text // The Milbank Memorial Fund Quarterly. Health and Society. – 1974. – Vol. 52. – No. 4. – Pp. 377–389.
7. Haddon, W. Jr. A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity / W. Jr. Haddon. – DOI: 10.1097/00005373-197203000-00002. – Direct text // Journal of Trauma : Injury, Infection, and Critical Care. – 1972. – Vol. 12, Issue 3. – Pp. 193–207.
8. Ковальчук, А. А. Проблемы административной ответственности за нарушение ПДД, повлекшее причинение вреда / А. А. Ковальчук. – Текст : непосредственный // Символ науки : международный научный журнал. – 2017. – Т. 3. – № 4. – С. 103–107.
9. Бахрах, Д. Н. Административное право : учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности 021100 «Юриспруденция» / Д. Н. Бахрах, Б. В. Россинский, Ю. Н. Стариков. – 3-е изд., пересмотр. и доп. – Москва : Норма, 2008. – 815 с. – Текст : непосредственный.
10. Особенности эмоциональных переживаний профессиональных водителей в зависимости от оценки дорожной ситуации / А. П. Макурина, С. В. Шпорт, А. А. Дубинский, А. С. Васильченко. – DOI: 10.24411/1560-957X-2019-11923. – Текст : непосредственный // Российский психиатрический журнал. – 2019. – № 3. – С. 11–17.

### References

1. Kvitchuk, A. S. (2021). Ensuring road safety: historical and legal aspect. Managing of activities to ensure road safety: state, problems, ways of improvement, (1(4)), pp. 217-221. (In Russian).

- 
2. Presnyakov, V. A., & Napasny, R. V. (2015). Analysis of the causes of road accidents in a road transport enterprise "Nord TEU" Vladivostok. *International Journal of Applied and Fundamental Research*, (8-3), pp. 579-582. (In Russian).
  3. Kvitchuk, A. S., & Lavrent'eva, I. S. (2019). Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya kak realizatsiya tseli ustoychivogo razvitiya po snizheniyu smertnosti. *Administrativno-pravovoe regulirovanie pravookhranitel'noy deyatelnosti: teoriya i praktika: Materialy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*, May, 24. Krasnodar, KrU of Internal Affairs of Russia Publ., pp. 126-131. (In Russian).
  4. Vasilchenko, A. S., & Shport, S. V. (2020). Clinical and psychological factors of dangerous driving in different categories of drivers. *Sotsial'naya i klinicheskaya psixiatriya*, 30(4), pp. 47-53. (In Russian).
  5. Kekelidze, Z. I., Polyansky, D. A., Shport, S. V., & Soloviev, A. G. (2020). Alcohol as a risk factor for accidents among bus drivers. *Human Ecology*, (11), pp. 60-64. (In Russian). DOI: 10.33396/1728-0869-2020-11-60-64.
  6. Baker, S. P., & Haddon, W. Jr. (1974). Reducing injuries and their results: the scientific approach. *The Milbank Memorial Fund Quarterly. Health and Society*, 52(4), pp. 377-389. (In English). DOI: 10.2307/3349509.
  7. Haddon, W. Jr. (1972). A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity. *Journal of Trauma: Injury, Infection, and Critical Care*, 12(3), pp. 193-207. (In English). DOI: 10.1097/00005373-197203000-00002.
  8. Koval'chuk, A. A. (2017). Problemy administrativnoy otvetstvennosti za narushenie PDD, povlekshee prichinenie vreda. *Symbol of science: international scientific journal*, 3(4), pp. 103-107. (In Russian).
  9. Bakhrakh, D. N. Rossinskiy, B. V., & Starilov Yu. N. (2008). *Administrativnoe pravo*. 3<sup>rd</sup> edition, revised. Moscow, Norma Publ., 815 p. (In Russian).
  10. Makurina, A. P., Shport, S. V., Dubinskiy, A. A., & Vasil'chenko, A. S. (2019). Peculiarities of emotional experiences of professional drivers depending on their evaluation of the road traffic situation. *Russian Journal of Psychiatry*, (3), pp. 11-17. (In Russian). DOI: 10.24411/1560-957X-2019-11923.

#### **Сведения об авторах**

Абакумов Георгий Валерьевич, к. т. н., доцент кафедры эксплуатации автомобильного транспорта, Тюменский индустриальный университет, e-mail: abakumovgv@tyuiu.ru

Писцов Анатолий Викторович, заведующий лабораторией кафедры эксплуатации автомобильного транспорта, Тюменский индустриальный университет, e-mail: pistsovav@tyuiu.ru

#### **Information about the authors**

Georgii V. Abakumov, Candidate of Engineering, Associate Professor at the Department of Road Transport Operation, Industrial University of Tyumen, e-mail: abakumovgv@tyuiu.ru

Anatoly V. Pistsov, Head of Laboratory at the Department of Road Transport Operation, Industrial University of Tyumen, e-mail: pistsovav@tyuiu.ru

**Для цитирования:** Абакумов, Г. В. Нормативно-правовые особенности применения дорожных знаков 5.15.1, 5.15.2 и разметки 1.18 на участках дорог с движением маршрутных транспортных средств / Г. В. Абакумов, А. В. Писцов. – DOI: 10.31660/2782-232X-2022-2-78-85. – Текст : непосредственный // Архитектура, строительство, транспорт. – 2022. – № 2 (100). – С. 78–85.

**For citation:** Abakumov, G. V., & Pistsov, A. V. (2022). Regulatory peculiarities of the use of road signs 5.15.1, 5.15.2 and marking 1.18 on road sections with traffic of fixed-route vehicles. *Architecture, Construction, Transport*, (2(100)), pp. 78-85. (In Russian). DOI: 10.31660/2782-232X-2022-2-78-85.