

МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА РФ

ФГБОУ ВО БРЯНСКИЙ ГАУ

ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

КАФЕДРА ТЕХНИЧЕСКИХ СИСТЕМ В АГРОБИЗНЕСЕ,
ПРИРОДООБУСТРОЙСТВЕ И ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Самусенко В.И., Ковалев А.Ф., Сакович Н.Е.

**ОСНОВЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА
В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ЧАСТЬ II «ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РФ»**

Учебное пособие

для подготовки водителей автотранспортных средств

Брянск 2022

УДК 351.811.122 (07)

ББК 39.808

С 17

Самусенко, В. И. Основы законодательства в сфере дорожного движения. Ч. II. Правила дорожного движения РФ: учебное пособие для подготовки водителей автотранспортных средств / В. И. Самусенко, А. Ф. Ковалев, Н. Е. Сакович. - Брянск: Изд-во Брянский ГАУ, 2022. - 121 с.

Учебное пособие предназначено для изучения и освоения Правил дорожного движения Российской Федерации. Для студентов, обучающихся по программам подготовки водителей автотранспортных средств и слушателей автошкол .

Рецензент: д.т.н., профессор Христофоров Е.Н.

Рекомендовано к изданию методической комиссией инженерно-технологического института, протокол № 4 от 19 января 2022 года.

© Брянский ГАУ, 2022

© Самусенко В.И., 2022

© Ковалев А.Ф., 2022

© Сакович Н.Е., 2022

Содержание

	стр.
1. Обгон, опережение, встречный разъезд.....	3
2. Остановка и стоянка.....	20
3. Проезд перекрестков.....	28
4. Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств.....	57
5. Движение через железнодорожные пути.....	65
6. Движение по автомагистралям.....	73
7. Движение в жилых зонах.....	78
8. Приоритет маршрутных транспортных средств.....	80
9. Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами.....	86
10. Буксировка механических транспортных средств.....	91
11. Учебная езда.....	94
12. Перевозка людей.....	100
13. Перевозка грузов.....	106
14. Дополнительные требования к движению велосипедистов и водителей мопедов.....	114
15. Дополнительные требования к движению гужевых повозок, а также к прогону скота.....	116
16. Нормы времени управления транспортным средством и отдыха.....	117
Контрольные вопросы.....	119
ЛИТЕРАТУРА.....	120

Во второй части учебного пособия мы продолжим изучение разделов 11...26 «Правил дорожного движения Российской Федерации»

1.11. Обгон, опережение, встречный разъезд

Маневр обгон ПДД определяют как опережение одного или нескольких ТС, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части) для встречного движения и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части).

Следовательно, обгон всегда связан с перестроением, а также с опережением. Эти термины приведены в пункте 1.2 Правил.

11.1. Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что полоса движения, на которую он собирается выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и в процессе обгона он не создаст опасности для движения и помех другим участникам дорожного движения.



11.2. Водителю запрещается выполнять обгон в случаях, если:

- транспортное средство, движущееся впереди, производит обгон или объезд препятствия;



- транспортное средство, движущееся впереди по той же полосе, подало сигнал поворота налево;



- следующее за ним транспортное средство начало обгон;



- по завершении обгона он не сможет, не создавая опасности для движения и помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу.



Обгон следует выполнять когда он не запрещен ПДД и безопасен. Завершая обгон, нельзя резко поворачивать вправо для возвращения на ранее занимаемую полосу движения (такие действия водители называют «подрезанием»).

Начинать перестраиваться на правую полосу следует, предварительно включив правый указатель поворота, и опередив обгоняемого примерно на 20-30 метров.

Своеобразным ориентиром для начала возврата на свою полосу может служить «появление» обгоняемого в салонном зеркале заднего вида. Это означает, что вы уже достаточно его опередили.

Правила обгона.

Чтобы избежать неприятных последствий в процессе обгона, приступая к оному, необходимо придерживаться некоторых правил.

Так называемые, технические правила обгона, официально нигде не значатся. Они сформулированы общей водительской практикой на протяжении длительного времени, а в современных реалиях, когда число машин на дорогах растет, постоянно подтверждают свою актуальность.

Технические правила обгона состоят всего из трех пунктов:

- Максимальный разгон в своей полосе;
- Минимально возможное время движения по встречной полосе;
- Возврат на свою полосу, не создавая помех обгоняемому.

Перечисленные пункты правил обгона включают в себя, собственно, начало обгона, непосредственно опережение обгоняемого по встречной полосе, и завершение обгона с возвратом на свою половину проезжей части.

Далее рассмотрим их более развернуто, и вместе с тем обратим внимание на некоторые ошибки при обгоне, которые допускают автомобилисты, осуществляя тот или иной маневр в процессе обгона.



Начало обгона

Начало обгона подразумевает уже принятое водителем решение приступить к маневрам. Но еще на стадии принятия решения следует навсегда отказаться от обгона по главной дороге на нерегулируемых перекрестках и от обгона на правом закруглении дороги (при ее закруглении направо). Эти две ситуации непредсказуемо таят множество непредвиденных опасностей.

Перед началом обгона необходимо убедиться, что встречная полоса свободна на достаточном для обгона расстоянии. Оценить обстановку впереди по движению, обычно, бывает не трудно, поскольку вся дорога перед глазами. Но

необходимо учесть, что когда на «горизонте» появляется встречный автомобиль, то приближается он очень быстро (встречные скорости двух машин складываются).

Еще необходимо убедиться, что ваш автомобиль никто не обгоняет в этот момент времени. Для этого достаточно следить за обстановкой сзади как по зеркалам заднего вида, так и проверяя слепую зону взглядом.

В каких случаях принято говорить о слепой (мертвой) зоне автомобиля, и что вообще означает понятие «слепая зона» у автомобиля?

Начнем с того, что теоретически, мертвой зоной автомобиля можно назвать любое пространство вокруг автомобиля, которое водитель не может видеть и контролировать с водительского места.

Но автомобиль так устроен, что в процессе движения вперед, водитель легко может вести наблюдение за обстановкой на дороге впереди машины, с ее передних «боков» и сзади (по зеркалам заднего вида). А, вот, пространство со стороны задних «боков» контролировать сложнее, поскольку зеркала не могут охватить всю необходимую для контроля зону задних боков автомобиля.

Какая-то часть дороги сзади автомобиля водителю видна в зеркалах, а какая-то – остается не видна. Ну и еще есть такой факт, что настройка зеркал может измениться (сбиться). Т.е. у автомобиля остается небольшая не просматриваемая зона.

Поэтому, под слепой зоной автомобиля подразумевается эта не просматриваемая, или как ее еще называют, мертвая зона его зеркал заднего вида. Для удобства понимания, в качестве примера, ниже по тексту приведена картинка, и рассмотрим небольшой пример.

В процессе движения ваш взгляд направлен вперед, на дорогу. Дорожную ситуацию сзади своего автомобиля (тех, кто движется вслед за вами) вы наблюдаете в зеркалах заднего вида (в салонном зеркале и боковых зеркалах).

Предположим, сзади, по соседней полосе, вас догоняет другой автомобиль (он виден, т.е. отображается в зеркалах). По мере его приближения его отображение «исчезает» сначала в салонном зеркале, а затем и в боковом зер-

кале. Наступает момент, когда тот автомобиль становится вам НЕ виден ровно до тех пор, пока он почти не поравняется с вами и вы сможете его увидеть боковым зрением или с легким поворотом головы.

Именно это пространство, в котором «исчез» едущий сзади автомобиль, носит название «слепая зона», но относится она не к автомобилю, а к зеркалам. Для вас, как водителя, эта зона вовсе не слепая, потому что вы можете быстро повернуть голову и посмотреть в ту сторону, чуть назад (разумеется, если конструкция кузова или кабины позволяет это сделать).

Но наблюдая из привычной водительской позы, и ориентируясь только по зеркалам заднего вида, не трудно убедиться, что слепая зона у автомобиля как бы существует. Момент «исчезновения» едущего сзади автомобиля «из зеркал» это подтверждает.

В этом моменте нужно постараться понять одну маленькую, но важную деталь. Когда едущий сзади автомобиль движется быстрее вашего авто, то время его нахождения в слепой зоне минимально: после того, как он «исчез» в зеркале, он практически сразу «появляется» сбоку, т.е становится виден вам через боковое окно, затем, он опережает вас.

Но если водитель едущего сзади автомобиля после того, как догнал вас и въехал в слепую зону, уравнивает скорость с вашим авто, то он так и продолжит движение в слепой зоне вашего автомобиля, т.е. останется для вас «невидимкой»!



Физический размер слепой зоны таков, что на одинаковом удалении по дистанции при увеличении бокового интервала слепая зона увеличивается! И чем больше боковой интервал, тем больших размеров автомобиль может поместиться в этой не просматриваемой зоне. На рисунке эта зона выделена темно-серым цветом.

Чем опасно нахождение другого автомобиля в слепой зоне зеркал?

Пока вы движетесь прямолинейно, не покидая свою полосу, то никакой опасности тот, другой автомобиль, находящийся в не просматриваемой зоне для вас, не представляет. Он может появляться в зеркалах, снова исчезать, рано или поздно он из них совсем «уйдет», или его место займет другой автомобиль. Важно то, чтобы вы знали, что там, в слепой зоне зеркал, кто-то находится, и он движется вместе с вами.

В свою очередь, когда вы догоняете другой автомобиль, и оказываетесь в его слепой зоне, то необходимо предполагать, что водитель того, «переднего» автомобиля вас не видит. Для вас же целесообразно сделать так, чтобы стать для него видимым. Выход, в таком случае, единственный – нужно как можно быстрее выйти (т.е. выехать) из его слепой зоны.

Вполне возможно, что на некоторых машинах на стеклах передних дверей имеются матерчатые шторки. Не станем обсуждать их целесообразность, но их наличие подсказывает, что водитель этого автомобиля привык ориентироваться только по зеркалам, и эти шторки ему как бы не мешают.

Но, поскольку известно, что зеркала не всегда могут обеспечить необходимый обзор сзади автомобиля, то есть вероятность, что этот водитель не сможет полностью контролировать слепую зону своего авто, потому что шторки будут закрывать обзор.

Поэтому, есть смысл избегать долгого нахождения в слепой зоне у автомобиля со шторками на дверных стеклах. Это, как раз то же самое, о чем изложено выше по тексту.

Ситуация на дороге изменяется очень быстро. То вы кого-то догоняете (опережаете/обгоняете), то вас кто-то догоняет (опережает/обгоняет), постоян-

но происходит вот такой повторяющийся процесс. Соответственно, изменяется «картинка» в зеркалах заднего вида.

Если вы начнете перестроение, и не заметите другой автомобиль, находящийся в слепой зоне ваших зеркал, то можете с ним столкнуться. В таких ДТП виноват тот водитель, который перестраивается (пункт 8.4 ПДД). После ДТП, эксперт в своем заключении напишет: не уступил дорогу ТС, имевшему преимущество.

Это будет причина ДТП, изложенная на бумаге официальным языком. Но если посмотреть на проблему открытыми глазами, то в реальности причина ДТП будет состоять в том, что вы, как водитель, не проконтролировали слепую зону автомобиля, и не убедились в том, что ваш маневр будет безопасен.

Как не попасть в ДТП с автомобилем, находящимся в слепой зоне?

Не заметить «объект» в мертвой зоне автомобиля можно не только в плотном потоке машин, но и в процессе маневрирования в ограниченном пространстве, например, на парковке, в тесном дворе и пр. Такое часто происходит во время движения задним ходом.

Причина всякого рода ЧП в подобных ситуациях – излишняя «доверчивость» к зеркалам, и банальное нежелание проверить взглядом слепую зону зеркал.

К сожалению, этого недостатка (наличия слепых зон) не лишен ни один автомобиль. Необходимо этот факт признать, и к нему, соответственно, подготовиться. Очень важно правильно настроить боковые зеркала заднего вида.

Как вариант, чтобы улучшить обзор сзади, кто-то предпочитает установить сферическое зеркало заднего вида. Несмотря на то, что такие зеркала отдают картинку, угол обзора у них больше, чем у прямых зеркал.

Еще есть зеркала, у которых внешний край загнут больше, чем средняя часть, таким образом угол обзора увеличивается еще больше. Водители больших машин, да и легковых тоже, устанавливают дополнительные зеркала. Все эти дополнения, безусловно, улучшают обзорность.

Но чтобы не столкнуться с тем, другим автомобилем, который едет в сле-

пой зоне, сначала нужно его своевременно увидеть. И не важно каким образом: или в зеркалах, или повернув голову и посмотрев через боковые стекла.

На легковых машинах чаще всего именно поворот головы и взгляд в слепую зону перед маневром помогает избежать ДТП с едущим рядом, в слепой зоне, автомобилем. Потому что, увидев и оценив реальную обстановку, можно смело принять решение: либо быстро выполнить маневр, либо отказаться от него.

Автомобильная техника постоянно развивается, современные машины оборудуют всевозможными датчиками слежения, сближения, камерами для контроля мертвых зон и пр., но все эти «допы» не из дешевых.

Поэтому самым доступным и одним из самых действенных способов контроля слепых зон своего автомобиля перед маневром остается поворот головы и взгляд в нужную сторону. К тому же, этот способ совсем не затратный.

Для того, чтобы обгон прошел быстро, необходимо начать разгон, двигаясь еще в своей полосе. Смысл в том, чтобы успеть достаточно разогнаться еще до того, как выедете из своей полосы. На авто с механической КП целесообразно переключиться на низшую передачу.

Чтобы иметь место для разгона, не следует «прижиматься» к обгоняемому автомобилю. Многие обращали внимание на чужие привычки «сидеть на хвосте» другого автомобиля. Из такого положения водитель не может разогнаться: он сначала выезжает на встречку, и уже на ней приступает к разгону. Это не правильно, потому как увеличивается время обгона. А за эти секунды быстро изменяется обстановка.

Несмотря на то, что современный автомобиль умеет ускоряться очень быстро, целесообразно не просто надеяться, что он «вывезет» в трудную минуту, а использовать эти качества автомобиля с наибольшей отдачей и наилучшей пользой.

Если между «передним» автомобилем, который вы намерены обогнать, и вашим авто дистанция по каким-то причинам сократилась, тогда есть смысл сначала немного отстать от него. Для этого можно чуть сбавить скорость, и «отпустить» его вперед.

Отстав от «переднего» авто, вы тем самым обеспечите себе дополнительный обзор дороги впереди по движению, и место, необходимое для разгона. Разогнавшись еще до начала перестроения необходимо для того, чтобы сократить время пребывания на встречной полосе.

Перед обгоном обязательно включаете указатель левого поворота. Вне населенного перед началом обгона можно подать звуковой сигнал для привлечения внимания обгоняемого (пункт 19.10 ПДД). Вместо звукового сигнала или совместно с ним можно подать световой сигнал кратковременным переключением фар с ближнего на дальний свет (пункт 19.11 ПДД).

Далее, одновременно с разгоном перестраиваетесь на встречную полосу и начинаете опережение попутчика (обгоняемого).

Непосредственно обгон

Время движения по встречной полосе нужно стремиться сокращать до: чем меньше, тем лучше. Эта возможность обеспечивается хорошим разгоном еще на своей половине проезжей части.

Пока происходит опережение попутчика по встречной полосе, левый «поворотник» должен быть включен. Это необходимо для того, чтобы водитель встречного автомобиля, который еще далеко, понял, что впереди производится обгон. Указатель правого поворота нужно включить перед возвратом (перестроением) на свою полосу движения.

На тот случай, если впереди обгоняемого попутно движутся другие машины, тогда, еще находясь встречной полосе, нужно сразу присмотреть себе примерное место для возврата на свою половину проезжей части.

Время движения по встречной полосе нужно стремиться сократить до минимально возможного, но, как говорится, делать это нужно в рамках разумного. Когда есть возможность обогнать сразу несколько машин, сначала есть смысл рассчитать свои «силы», может лучше их обогнать по очереди, т.е. по одной единице за каждый обгон.

Обгон (опережение по встречной полосе) одновременно нескольких машин не является серьезной ошибкой при обгоне, но результат зависит от до-

рожных обстоятельств, которые все время изменяются. Поэтому, нужно «включать» здравый смысл, и реально оценивать свои возможности.

Если же в этих обстоятельствах появляется встречный автомобиль, а вы по разным причинам не успеваете вернуться на свою полосу, например, вы обгоняете фуру, то ни в коем случае НЕ выезжайте на встречную обочину. Именно туда, на свою! правую обочину, в случае чего, будет смещаться встречный автомобиль, где вы с ним и «встретитесь».

В такой ситуации логичнее всего включить правый указатель поворота, плавно сбавлять скорость и прижаться на сколько можно правее к обгоняемому автомобилю. Хорошо было бы пропустить его вперед, и перестроиться сразу за ним – «уйти» со встречной полосы. Но до такой ситуации лучше не доводить.



Завершение обгона

По завершении обгона возвращение на свою полосу должно пройти таким образом, чтобы не подрезать обгоняемого.

Для этого, необходимо начать перестроение, опередив обгоняемого на некоторое достаточное расстояние. Есть так называемый «маркер» для начала возврата: появление отображения обгоняемого автомобиля в салонном зеркале заднего вида. После того, как он в нем «появился», можно включить правый «поворотник», и смело возвращаться на свою сторону, не опасаясь, что вы его подрежете.

Если в процессе завершения обгона пришлось встраиваться между двумя, следующими друг за дружкой машинами, то необходимо, еще будучи на встречной полосе, сначала уравнивать свою скорость со скоростью «переднего» автомобиля, затем плавно встроиться позади него.

Если обгон завершается через сплошную «осевую» линию дорожной разметки, то это – нарушение.

Во время осуществления обгона нередко образуются ситуации, когда возвращение обгоняющего автомобиля на свою полосу по завершении обгона происходит через сплошную линию разметки **1.1**. Автомобиль может пересечь сплошную линию как всеми колесами, так и только двумя левыми из них.

Завершение обгона через сплошную линию разметки однозначно расценивается как нарушение ПДД, за которое может определяться наказание или в виде лишения прав за выезд на встречную полосу, или в виде штрафа за пересечение сплошной линии дорожной разметки. Все зависит от конкретных обстоятельств на дороге.

Нередки случаи, когда водитель на такое нарушение идет умышленно. Т.е. сплошная линия – это не препятствие, можно переехать. А дальше – если не пойман, значит, не виновен. Этот вопрос не рассматриваем.

По разным причинам завершение обгона через сплошную линию происходит вынужденно, т.е. сам водитель этого не хотел, но обстоятельства его вынудили. Например, обгоняемый мог не сбавить скорость, он, в общем-то, не обязан этого делать, но с точки зрения безопасности и водительской солидарности мог бы и сбавить ход, тем более, если видит впереди линию приближения (разметка **1.6** – удлиненная прерывистая). Т.е. он (обгоняемый), видя эту «картину», понимает, что сейчас обгоняющий его водитель может «попасть» за нарушение обгона, и специально не сбавляет ход, вынуждая того завершить обгон через сплошную. Такое бывает.

Но бывает, что и сам обгоняющий изначально не может рассчитать «точку возврата» на свою полосу. Возможно, обогнав одного, ему захочется обогнать еще одну транспортную единицу, и он продолжает ехать по встречной половине проезжей части, потому что она свободна. Далее, что-то его задерживает, и он возвращается на свою полосу (завершает обгон) через сплошную линию **1.1**.

Как видит со стороны подобную ситуацию инспектор. Факт пересечения

сплошной линии разметки есть? – да, есть. Наверняка у инспектора есть и видеозапись, на которой запечатлен процесс пересечения сплошной после обгона.

В таком случае водителю придется доказывать сначала инспектору, а затем, возможно и в суде, что факт его проезда по участку встречной полосы по завершении обгона, являлся вынужденной мерой, или, как еще говорят, мерой крайней необходимости.

Именно вынужденной, потому что это сделано не по злому умыслу, а в целях безопасности, учитывая скорость обгоняемого, чтобы избежать «подрезания», избежать аварии, в общем, не было возможности безопасно вернуться на свою полосу ранее.

Если инспектор на месте не может определить степень вины водителя, либо водитель не согласен с обвинением в свой адрес, то определять наказание будет суд. Ну а суд принимает к рассмотрению только факты. Поэтому, если видите, что свою невиновность придется доказывать в суде, т.е. суд неизбежен, следует позаботиться о доказательствах в свое оправдание.

Бывает и так, что сплошная линия во время обгона не пересекается вовсе, т.е. водитель выезжает для обгона через прерывистую линию 1.5, проезжает участок со сплошной разметкой 1.1 по встречной полосе, и возвращается на свою полосу также через прерывистую разметку 1.5. Т.е. нарушения сплошной разметки в данном случае, как бы, не происходит. Но возникает вопрос: являются ли такой маневр нарушением правил обгона?

Ответ – да, является, поскольку данный факт является 100%-ым проездом по встречной полосе в запрещенном для этого случае. Сплошной линией разметки 1.1 выделяется участок дороги, на котором выезд на встречную полосу запрещен (пункт 9.1 (1)).

В различных дорожных ситуациях нередко можно стать свидетелем, а то и участником «коллективного» обгона, его еще называют **обгон паровозиком**. В чем он заключается?

По участку дороги, где обгон не запрещен, предположим, не очень быстро движется какой-нибудь не тихоходный автомобиль или просто медленно по

разным причинам едет какое-либо транспортное средство. Его догоняют другие участники движения, например, два или больше легковых автомобиля, которые движутся почти след в след на некоторой дистанции.

Встречная полоса свободна, обгон на этом участке дороги не запрещен, и эти «двое» друг за другом приступают к обгону нашего попутчика. Сначала тот, что впереди, за ним – следующий. Обгон след в след – и есть обгон паровозиком (картинка ниже).

Обратим внимание еще раз на первый абзац пункта **11.2**: запрещается обгонять, если движущееся впереди ТС производит обгон. Возникает вопрос: транспортное средство, движущееся впереди, – это только обгоняемое ТС или и обгоняющий автомобиль в том числе?

Понятно, что если автомобиль, который мы намереваемся обогнать, включает левый «поворотник» и сам приступает к обгону (или к объезду препятствия), то в этом случае нам запрещено начинать обгон. Если мы пойдем на обгон обгоняющего автомобиля (этот маневр в народе имеет название двойной обгон), то это уже будет 100% нарушение правил выполнения обгона.

А как быть с автомобилем, который уже совершает обгон (или только что вас обогнал) и движется впереди вас попутно по встречной полосе? Как поступить правильно: дожидаться, пока тот «передний» завершит обгон и уйдет со встречной полосы или пристроиться к нему паровозиком, пока встречная полоса свободна на достаточном для обгона расстоянии?

И здесь возникает другой вопрос: является ли обгон паровозиком нарушением правил обгона? И если да, тогда какие санкции за движение вслед обгоняющему автомобилю может получить водитель второго, т.е. следом обгоняющего автомобиля?

Нужно отметить, что первый абзац пункта **11.2** ПДД можно толковать неоднозначно. Другими словами, под «движущимся впереди транспортным средством» можно понимать:

- а) только обгоняемый автомобиль, т.е. тот, который движется в нашей полосе, и который мы намереваемся обогнать;

- б) и обгоняемый, и обгоняющий автомобиль, т.е. оба автомобиля, в том числе и тот авто, который обгоняя, движется попутно, но по встречной полосе.

Если толковать по второму варианту (б), тогда обгон паровозиком попадает под запрет (поскольку впереди уже есть автомобиль, который совершает обгон). Если толковать по первому варианту (а), тогда обгон паровозиком – вполне законный маневр (тот автомобиль, который мы хотим обогнать, никого не обгоняет и продолжает ехать прямо).

Неоднозначное толкование вызывает множество споров, а госслужащие, более того, принимая обгон паровозиком за нарушение правил обгона, склонны назначать «нарушителю» либо штраф 5 тыс. руб., либо лишение прав до полу-года, как за выезд на встречную полосу в нарушение ПДД по ст. 12.15 ч.4 КоАП. Правомерно ли это?

Попробуем внести ясность. В постановлении Пленума Верховного Суда №18 (в ред. 2012 г.) судам были даны разъяснения по вопросам применения отдельных статей КоАП, в т.ч. и по статье 12.15 ч.4.

По указанной выше статье 12.15 ч.4 наказание (штраф 5000 рублей или лишение права управления от 4 до 6 мес.) применяется за выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено ПДД. В отношении обгона эти места (где выезд на встречную полосу запрещен) определены в пункте **11.4** ПДД. Этот же пункт (11.4) упоминается в разъяснениях Пленума ВС.

Пункт 11.2 перечисляет не места, в которых обгон запрещен, а обстоятельства, при которых обгон запрещается, но эти обстоятельства не содержат прямого запрета, поскольку сами они ситуационно переменчивы. Более того, в этих обстоятельствах выезд на встречную полосу для обгона разрешен в принципе!

Отсюда следует, что за нарушение первого абзаца пункта 11.2 (трактуемого как обгон паровозиком) не могут быть применены санкции по ст. 12.15 ч.4 (выезд на встречную полосу, когда это запрещено). Что касается пункта 11.2 в целом, кодекс нарушений обошел его стороной, наказания за него напрямую не предусмотрены, но это НЕ значит, что за нарушение требований данного пункта не последует наказание, в том числе и по статье 12.15.ч.4.

Санкции следуют за нарушение требований пунктов Правил, а уж в каком месте было совершено нарушение, на встречной полосе или попутной, это либо смягчающее обстоятельство, либо отягчающее.

Что касается обгона паровозиком или след в след, то данный маневр при рациональном толковании ПДД не содержит нарушения. Ключевое слово «рациональное» толкование ПДД, а не «выгодное». В соответствии с пунктом **11.1**, водитель имеет полное право приступить к такому обгону, когда убедится, что полоса движения, на которую он собирается выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии, и в процессе обгона он не создаст опасности для движения и помех другим участникам дорожного движения.

В заключение, несколько строк о правомерности осуществления обгона. Поскольку этот маневр нередко связан с некоторым риском, приступайте к его выполнению только в местах, в которых он не запрещен ПДД, и только тогда, когда есть уверенность в его безопасности.

Если возникает хоть небольшое сомнение (приступить к обгону или отказаться), то лучше его не начинать, а подождать более благоприятных условий. Ситуация на дороге меняется очень быстро.

11.3. Водителю обгоняемого транспортного средства запрещается препятствовать обгону посредством повышения скорости движения или иными действиями.

Водитель обгоняемого автомобиля, заметив сигнал об обгоне, не должен увеличивать скорость и «теснить» обгоняющего, продолжая движение по середине проезжей части.

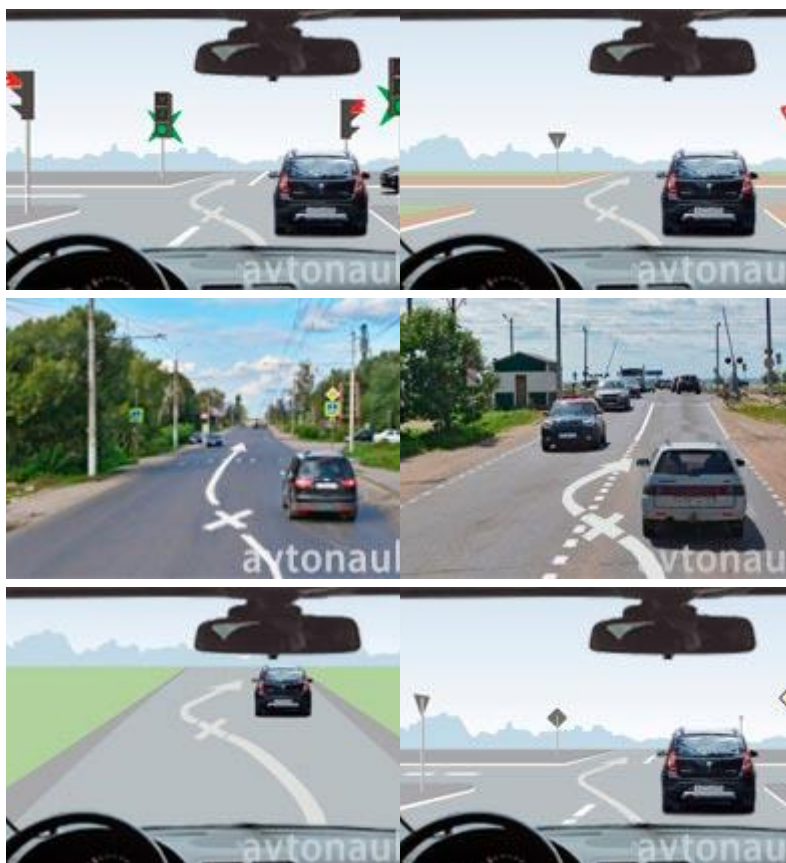
От того, насколько быстро вас обгонят, зависит и ваша безопасность.

Если ситуация неприемлема для обгона, а едущий сзади водитель не может распознать опасность, его следует предупредить жестом руки или кратковременным включением левого указателя поворота.

11.4. Обгон запрещен:

- на регулируемых перекрестках, а также на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной;

- на пешеходных переходах;
- на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 метров перед ними;
- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними, а также в тоннелях;
- в конце подъема, на опасных поворотах и на других участках с ограниченной видимостью.



На нерегулируемых перекрестках обгон разрешен только при движении по главной дороге, и только, если отсутствуют другие условия, запрещающие выезд на встречную полосу.

Например, сплошная линия разметки 1.1 перед перекрестком и наличие пешеходного перехода на краю перекрестка запрещают выезд на встречную полосу, и соответственно, запрещают обгон.

11.5. Опережение транспортных средств при проезде пешеходных переходов осуществляется с учетом требований пункта **14.2** Правил.

11.6. В случае если вне населенных пунктов обгон или опережение тихоходного транспортного средства, крупногабаритного транспортного средства,

или транспортного средства, двигающегося со скоростью, не превышающей 30 км/ч, затруднены, водитель такого транспортного средства должен принять как можно правее, а при необходимости остановиться, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

11.7. В случае если встречный разъезд затруднен, водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу. Уступить дорогу при наличии препятствия на уклонах, обозначенных знаками **1.13** и **1.14**, должен водитель транспортного средства, движущегося на спуск.



Требование этого пункта действует не только дорогах, но и прилегающих к ним территориях, к которым относятся дворы и жилые массивы.

2.12. Остановка и стоянка

12.1. Остановка и стоянка транспортных средств разрешаются на правой стороне дороги на обочине, а при ее отсутствии – на проезжей части у ее края и в случаях, установленных пунктом 12.2 Правил, – на тротуаре.

Остановка и стоянка (преднамеренное прекращение движения) на проезжей части дороги (даже если часть транспортного средства находится на обочине) при наличии пригодной для остановки обочины является нарушением ПДД.

Требования ПДД к остановке и стоянке ТС отдельно рассмотрены в одноименной серии статей Остановка и стоянка.

На левой стороне дороги остановка и стоянка разрешаются в населенных

пунктах на дорогах с одной полосой движения для каждого направления без трамвайных путей посередине и на дорогах с односторонним движением (грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5т на левой стороне дорог с односторонним движением разрешается лишь остановка для загрузки или разгрузки).



Остановка и стоянка на левой стороне дороги допускается только в населенных пунктах (обозначенных знаком 5.23.1 или 5.23.2 с белым фоном) и только на двухполосной дороге с двухсторонним движением.

При этом на такой дороге не должно быть трамвайных путей (выезд на трамвайные пути встречного направления запрещен) и не должно быть сплошной линии горизонтальной разметки 1.1.

На дорогах с двухсторонним движением, имеющих три полосы для движения в обоих направлениях, выезд на левую сторону для остановки (и вообще выезд на крайнюю левую полосу) запрещен.

На дорогах (участках дорог), где установлен знак 5.25 «Населенный пункт» (с синим фоном), остановка и стоянка на левой стороне дороги также запрещены, потому что на этих участках дорог требования Правил для движения в населенных пунктах не действуют.

На дорогах с односторонним движением можно ставить ТС и слева и справа. Но с левой стороны разрешается ставить только в населенных пунктах.

При этом грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5т остановка на левой стороне разрешена только для погрузки и выгрузки.

На дороге с односторонним движением, которая проходит вне населенного пункта, разрешается ставить автомобиль только на правой стороне.

12.2. Ставить транспортное средство разрешается в один ряд параллельно краю проезжей части. Двухколесные транспортные средства без бокового прицепа допускается ставить в два ряда.

Способ постановки транспортного средства на стоянке (парковке) определяется знаком 6.4 и линиями дорожной разметки, знаком 6.4 с одной из табличек 8.6.1 – 8.6.9 и линиями дорожной разметки или без таковых.

Сочетание знака 6.4 с одной из табличек 8.6.4 – 8.6.9, а также линиями дорожной разметки допускает постановку транспортного средства под углом к краю проезжей части в случае, если конфигурация (местное уширение) проезжей части допускает такое расположение.

Постановка на стоянку под углом к краю проезжей части разрешается только в местах ее уширения, обозначенных знаком 6.4 «Парковка (парковочное место)» с одной из табличек 8.6.4-8.6.9 и (или) нанесенной под углом разметкой.

В других местах, независимо от ширины дороги и наличия уширения, где отсутствует знак 6.4 с одной из табличек 8.6.4-8.6.9, ставить транспортное средство под углом к проезжей части запрещается.

Стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается только легковым автомобилям, мотоциклам, мопедам и велосипедам в местах, обозначенных знаком 6.4 с одной из табличек 8.4.7, 8.6.2, 8.6.3, 8.6.6 – 8.6.9.

На краю тротуара ставить грузовые автомобили запрещено независимо от величины разрешенной максимальной массы.

Стоянка любых ТС на тротуаре в местах, где отсутствует знак 6.4 с одной из вышеуказанных табличек, запрещена.



12.3. Стоянка с целью длительного отдыха, ночлега и тому подобное вне населенного пункта разрешается только на предусмотренных для этого площадках или за пределами дороги.

Для отдыха вне населенного пункта организовываются специальные площадки. Они обозначаются знаками 6.4 или 7.11.

12.4. Остановка запрещается:

- на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев;

Трамвай «привязан» к рельсам, и он не может объехать остановившийся с нарушением автомобиль. К тому же в столкновении трамвая и нетрамвая, физически, больше пострадает нетрамвай, а трамвай этого наезда может даже не почувствовать.

- на железнодорожных переездах, в тоннелях, а также на эстакадах, мостах, путепроводах (если для движения в данном направлении имеется менее трех полос) и под ними;

На ж/д переездах обстоятельства такие же, как и в случаях с трамваями. Поезд большой – переедет и не почувствует.

В тоннелях, под мостами, эстакадами и путепроводами ограничено пространство и видимость дороги. Поэтому остановка в этих местах запрещена.

На мостах, эстакадах и путепроводах, если проезжая часть данного (вашего) направления имеет для движения три полосы и более, остановка не запрещается.

- в местах, где расстояние между сплошной линией разметки (кроме обозначающей край проезжей части), разделительной полосой или противоположным краем проезжей части и остановившимся транспортным средством менее 3 м;



Три метра, обычно, бывает достаточно для того, чтобы сбоку от остановившегося автомобиля без нарушения мог проехать другой автомобиль, в т.ч. грузовой, или, например, автобус.

Если указанное расстояние окажется менее трех метров, то для того, чтобы объехать автомобиль, нарушивший правило остановки, другие водители будут вынуждены пересекать сплошную линию, либо наезжать на разделительную полосу, что также является нарушением.

Т.е. создается ситуация, когда один нарушитель вынуждает нарушать других участников движения. А это неправильно.

- на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними.



Остановка автомобиля (ТС) на пешеходном переходе создаст помехи в движении пешеходам, а остановка перед пешеходным переходом создает ситуацию, когда автомобиль (ТС) своими габаритами закроет обзор пешеходного перехода для других, едущих мимо водителей.

Сразу ЗА пешеходным переходом остановка не запрещается, и вы можете остановить свой автомобиль.

- на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении;

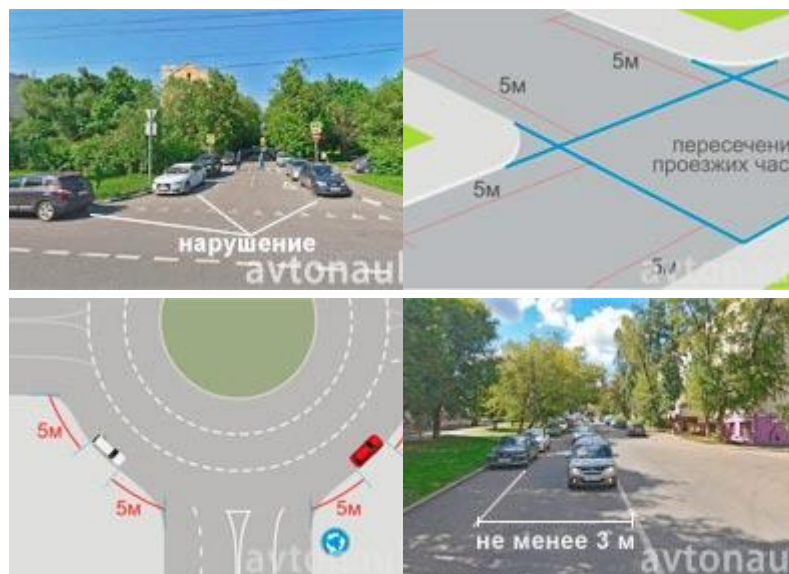
Вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов профиля дороги остановка запрещена НА проезжей части по причине ограниченной видимости на

этих участках. Часть дороги скрывается за поворотом или за переломом, и ее попросту не видно. На обочине в перечисленных условиях остановка не 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;

Обычно, 5 метров до края пересекаемой проезжей части (рисунки есть в разделе 12 ПДД) оказывается достаточным расстоянием для объезда стоящего без нарушения правил остановки автомобиля.

Остановка напротив бокового проезда T-перекрестка разрешается в случае, если полосы движения разделены сплошной линией разметки (либо разделительной полосой), и расстояние между «осевой» сплошной и остановившимся транспортным средством будет составлять 3 метра или более.



- ближе 15 метров от мест остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси, обозначенных разметкой **1.17**, а при ее отсутствии – от указателя места остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси (кроме остановки для посадки или высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств или транспортных средств, используемых в качестве легкового такси);



Остановка запрещается ближе 15 метров от мест остановки маршрутных ТС в обе стороны, т.е. «до» и «после». Точка отсчета – место установки одного из знаков 5.16, 5.17, 5.18 или на всем протяжении дорожной разметки 1.17 (желтый зигзаг).

В пределах 30 метров (15 метров «до» и 15 метров «после» указателя места остановки) разрешается лишь остановка для посадки (высадки) пассажиров при условии, что маршрутным ТС не будет создано помех в движении.

- *в местах, где транспортное средство закроет от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки, или сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств (в том числе на велосипедных или велопешеходных дорожках, а также ближе 5 м от пересечения велосипедной или велопешеходной дорожки с проезжей частью), или создаст помехи для движения пешеходов (в том числе в местах сопряжения проезжей части и тротуара в одном уровне, предназначенных для движения маломобильных граждан);*

Данное положение в особом толковании не нуждается. Оно, при выборе места для остановки, призывает с уважением относиться к другим участникам движения, в числе которых водители машин, велосипедов, мопедов, мотоциклов и др., и пешеходы, в числе которых есть мобильные и маломобильные категории граждан.

- *на полосе для велосипедистов.*

«Перекрыв» движение велосипедистам, остановленный автомобиль становится препятствием для двухколесного, который будет вынужден это препятствие как-то объехать, в т.ч. и по проезжей части. Последствия могут быть самыми разными.

Остановка – это преднамеренное прекращение движения, т.е. водитель

имел намерение (хотел) остановиться. Во всех местах, перечисленных в п.12.4 ПДД запрещено именно преднамеренное прекращение движения.

Если остановка в указанных местах вынужденная, то водитель обязан включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки. После этих действий он должен как можно быстрее убрать ТС из места, где остановка запрещена.

Тот же самый порядок действий водитель обязан выполнить если вынужденная остановка случилась в зоне действия знака 3.27 «Остановка запрещена» и (или) в том месте, где проходит сплошная желтая линия 1.4, запрещающая остановку.

12.5. Стоянка запрещается:

- в местах, где запрещена остановка;
- вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1;
- ближе 50 м от железнодорожных переездов.

Стоянка запрещена во всех перечисленных местах п.12.4 ПДД.

Вне населенных пунктов на обочине стоянка разрешается, т.е. не запрещена.

На ж/д переездах зона запрета действует на обе стороны ж/д – переезда.

В местах, где запрещена только стоянка, остановка разрешена.

12.6. При вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена, водитель должен принять все возможные меры для отвода транспортного средства из этих мест.

При вынужденной остановке в месте, где остановка запрещена, водитель обязан включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки. Но первое, что он должен сделать, это принять все меры, чтобы убрать ТС из потенциально опасного места.

12.7. Запрещается открывать двери транспортного средства, если это создаст помехи другим участникам дорожного движения.

Требование отнестись предусмотрительно к открытию дверей относится и к водителям, и пассажирам автомобилей. Прежде чем открыть двери, они должны убедиться, что это не создаст помех другим водителям и пешеходам.

12.8. Водитель может покинуть свое место или оставлять транспортное средство, если им приняты необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства или использование его в отсутствие водителя.

Запрещается оставлять в транспортном средстве на время его стоянки ребенка в возрасте младше 7 лет в отсутствие совершеннолетнего лица.

Для того, чтобы автомобиль самопроизвольно не покатился, должны быть включены стояночный тормоз (ручник) и желательно первая или задняя передача. Там, где имеется бордюр, можно вывернуть колеса и упереть их в него.

Запрет на оставление в машине ребенка до 7 лет введен Постановлением Правительства РФ N 761, и действует (введен в ПДД) с 12 июля 2017 года.

3.13. Проезд перекрестков

Перекрестки и пересечения проезжих частей.

Основное и, наверное, единственное назначение перекрестка – дать возможность водителям поменять направление движения.

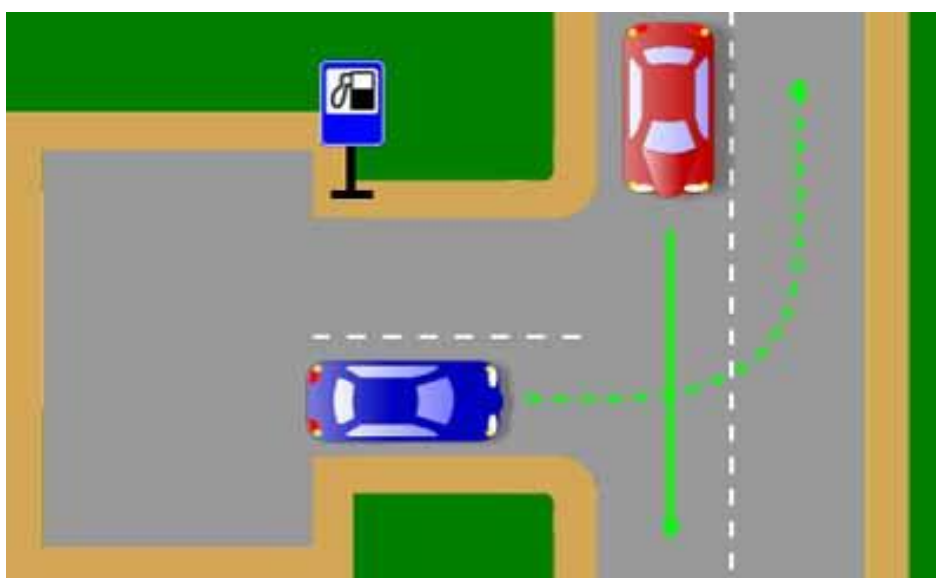
“Перекресток – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположенные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий”.



Перекресток образованный примыканием тупика

Тупик – это дорога, несмотря на то, что не имеет сквозного проезда, а значит, пересечение или примыкание с тупиком образует перекресток. В нашем случае перекресток равнозначный и на нем действует правило "помехи справа". Уступает дорогу водитель красного автомобиля.

“Прилегающая территория - территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения ТС (дворы, жилые массивы, автостоянки, автозаправочные станции, предприятия и т.п.)...”



Выезд с прилегающей территории (АЗС)

Выезды с автозаправочных станций, дворов, прилегающих территорий не являются перекрестками. По отношению к выезжающему с таких территорий считается, что он начинает движение, а значит должен пропускать всех прочих участников движения. На приведенном рисунке уступает дорогу водитель синего автомобиля.

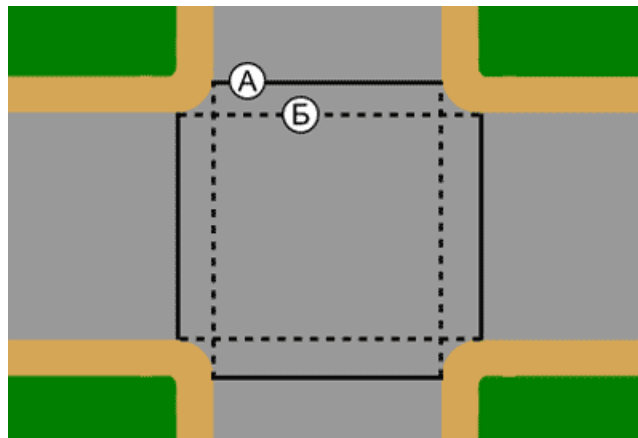
Многие считают, что перекрестки опасны сами по себе, ведь на них пересекается несколько потоков транспортных средств, однако, это не так – существуют правила проезда перекрестков, которые четко оговаривают очередность и порядок их проезда. Подробнее о проезде перекрестков мы поговорим позже, а пока попробуем их классифицировать.

Итак, перекрестки можно разделить по типу регулирования: регулируемые и нерегулируемые. Нерегулируемые перекрестки в свою очередь можно поделить на равнозначные и неравнозначные.

Другой вариант классификации – по конфигурации перекрестка: крестообразные, Т-образные, перекрестки с круговым движением, Y-образные и т.д.

Вне зависимости от формы перекрестка, правила их проезда одинаковые.

Вне зависимости от формы перекрестка, всегда можно определить их границы. Как было уже сказано выше в определении, границами перекрестка являются воображаемые линии, соединяющие соответственно противоположенные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей.

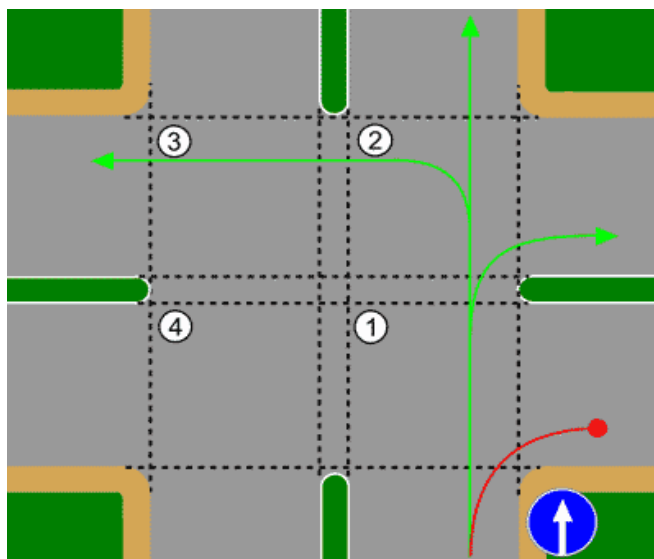


Границы перекрестка и пересечения проезжих частей

А – границы перекрестка; Б – границы пересечения проезжих частей

В пределах одного перекрестка, если мы проведем продолжение границ каждой из проезжих частей каждой дороги, мы получим пересечения проезжих частей и, соответственно, их границы. С практической точки зрения, знание этих границ необходимо любому водителю. Так, например, запрещена остановка ближе 5 м. от границы пересечения проезжих частей, кроме всего прочего, многие знаки действуют не на весь перекресток, а только на то пересечение проезжих частей, перед которым они установлены.

Если хотя бы одна из дорог, образующих перекресток будет иметь более одной проезжей части, то и на формируемом перекрестке будет больше чем одно пересечение проезжих частей.



Количество пересечений проезжих частей на перекрестке

На представленном рисунке изображен перекресток с четырьмя пересечениями проезжих частей (обозначены цифрами). Перед перекрестком установлен знак 4.1.1 "Движение прямо", который в данном применении действует только на ближайшее пересечение проезжих частей (1-ое) и требует проехать его только в прямом направлении. На следующем пересечении (2-е) водитель вправе выбрать направление движения по своему усмотрению.

13.1. При повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает.



Это указание действует на всех перекрестках для водителей, поворачивающих как налево, так и направо.

На перекрестках движением пешеходов и велосипедистов могут управлять специальные светофоры. В таком случае пешеходы и велосипедисты имеют право начать движение через перекресток только при разрешающем сигнале соответствующего светофора.

Здесь реализован общий принцип, заключающийся в приоритете пешеходов и велосипедистов по отношению к поворачивающим транспортным средствам. На перекрестке, где нет пешеходных светофоров, неизбежно возникает «конфликт» между транспортными средствами, поворачивающими на зеленый сигнал, и пешеходами, переходящими проезжую часть по тому же сигналу.

В местах, где движение регулируется, пешеходы обязаны при переходе проезжей части руководствоваться сигналами светофора или регулировщика.

Разрешающим сигналом для пешеходов в случае, когда пешеходных светофоров нет, является зеленый сигнал транспортного светофора, по которому транспортным средствам разрешается поворачивать направо и налево.

Кроме того, в соответствии с пунктом 6.14 Правил при появлении в светофоре желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх, пешеходы еще могут продолжать движение, а водителям в то же время разрешается проехать перекресток в намеченном направлении, если они не могли остановиться с учетом требований безопасности движения.

Исходя из этого, Правила предоставляют приоритет пешеходам, требуя от водителей всех транспортных средств, в том числе трамвая, пропускать пешеходов, находящихся на той проезжей части, куда поворачивает транспортное средство.

«Конфликт» между поворачивающими транспортными средствами и идущими пешеходами может быть устранен за счет выделения специальной фазы в светофорном цикле, в течение которой запрещаются повороты, а движение через перекресток осуществляется только в прямом направлении.

В этом случае транспортный светофор оборудуют дополнительными секциями со стрелками, с помощью которых регулируют поворотное движение.

Тогда появляется возможность установить пешеходные светофоры, разрешающий сигнал которых по времени будет совпадать с фазой запрещения поворотов. Однако такое решение не во всех случаях является возможным. Основная проблема заключается в том, что введение дополнительной фазы для обеспечения пешеходам беспрепятственного перехода проезжей части увеличивает длительность светофорного цикла, а это приводит к снижению пропускной способности перекрестка. Поэтому установка пешеходных светофоров оправдана лишь при достаточно высокой интенсивности пешеходного движения. Их работа согласована с работой транспортных светофоров таким образом, что обеспечивается беспрепятственный переход дороги пешеходами.

Однако, несмотря на это, нередки случаи, когда в момент включения красного сигнала светофора на пешеходном переходе (особенно при широкой проезжей части) остаются пешеходы, не успевшие закончить переход. Водители должны иметь в виду это обстоятельство и, поворачивая при разрешающем сигнале, в соответствии с пунктом 13.8 Правил давать возможность пешеходам закончить переход.

На перекрестках, где движением управляет регулировщик, также возникают «конфликтные» ситуации между поворачивающими транспортными средствами и пешеходами, переходящими проезжую часть. Это обычно происходит при правых поворотах, когда сигнал регулировщика (положение его корпуса) разрешает движение одновременно пешеходам и транспортным средствам. При сигнале регулировщика, разрешающем поворот налево, «конфликт» между транспортными средствами и пешеходами не возникает, поскольку при этом пешеходам запрещается переходить проезжую часть.

Сказанное в отношении приоритета пешеходов относится и к велосипедистам, полоса движения для которых обычно находится у края проезжей части, а велодорожка – рядом с тротуаром, на обочине или параллельно дороге вне земляного полотна.

13.2. *Запрещается выезжать на перекресток, пересечение проезжих частей или участка перекрестка, обозначенного разметкой 1.26, если впереди по пути следования образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении, за исключением поворота направо или налево в случаях, установленных настоящими Правилами...*

Прежде чем заехать на перекресток, следует оценить обстановку за ним в том направлении, куда пролегает ваш путь. Если на перекрестке или за оным образовался затор, нужно дождаться пока он не разойдется, не выезжая при этом на перекресток.

Дорожная разметка 1.26 (вафельница) обозначает участок перекрестка, на который въезд в случае затора за перекрестком запрещен.

1.26 (цвет – желтый) – обозначает участок перекрестка, на который запрещается выезжать, если впереди по пути следования образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении, за исключением поворота направо или налево в случаях, установленных настоящими Правилами. Разметка может применяться самостоятельно либо совместно с дорожным знаком 1.35.



Разметка 1.26 «вафельница» имеет функцию наглядного представления границ участка пересекаемых дорог, на который въезд, в случае затора за перекрестком, запрещен. В свою очередь, о наличии на перекрестке вышеупомянутой «вафельной» разметки будет предупреждать новый знак 1.35, но допускается и самостоятельное применение разметки.

Знак 1.35 «Участок перекрестка»



В отличие от других предупреждающих знаков, знак 1.35 устанавливается непосредственно перед перекрестком или на некотором небольшом расстоянии до него. Этот знак просто информирует водителей о том, что на пересечении дорог перекрестка нанесена разметка 1.26 (на картинке выше).

Проезд перекрестка с «вафельной» разметкой

Обновленный пункт 13.2 ПДД с 28 апреля 2018 года:

После прочтения новой редакции этого пункта возникает несколько вопросов. Остановиться на перекрестке (имеется в виду «техническая» остановка автомобиля на нанесенной разметке 1.26), водитель может по следующим причинам:

- Проезжая «прямо», если впереди образовался затор;*
- Поворачивая направо, чтобы уступить пешеходам (пункт 13.1), а также, если справа образовался затор;*
- Поворачивая налево, чтобы уступить встречным машинам, затем, возможно, чтобы уступить пешеходам (пункт 13.1), а также в случае образования затора слева по ходу движения;*
- Выполняя разворот, чтобы уступить дорогу встречным машинам.*

В каком случае остановка на разметке будет считаться нарушением, а в каком – не будет?

В случае образования затора за перекрестком (либо прямо по движению, либо на пересекаемой дороге при поворотах направо или налево), въезд на пере-

сечение дорог запрещается, если будут созданы помехи для движения в поперечном направлении.

Остановка на разметке 1.26 для соблюдения приоритета при повороте направо или налево не считается нарушением в случае, если после выполнения требований приоритета водитель покинет перекресток. Если же после поворота налево или направо на выезде с перекрестка водитель «упрется» в затор, и не выедет за границы разметки 1.26, то такая остановка будет считаться нарушением.

В новом пункте ничего, почему-то, не сказано о развороте. Ведь, если впереди по движению затор, а у водителя есть возможность развернуться, то логично было бы воспользоваться этой возможностью. Но для разворота потребуется выехать на перекресток (заехать на разметку), и остановиться, чтобы уступить встречным машинам. Будет ли остановка для разворота считаться нарушением? – в Правилах на этот счет ничего не сказано, скорее всего да, будет.

Другой вариант ситуации, когда затор случается по ходу движения, т.е. поток машин тронулся (на начало движения затора впереди еще не было) и потом машины по каким-то причинам останавливаются (ДТП и прочие причины). Подобные случаи происходят не очень часто, но, похоже, что такая остановка на разметке 1.26 также будет считаться нарушением. Избежать возможности такой остановки либо ее спрогнозировать нельзя – это воля случая.

Еще один вариант. В обновленном пункте 13.2 фраза «создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении» выделена не случайно. Создание помех в поперечном направлении – это условие, при котором в случае образования затора в направлении движения выезжать на перекресток запрещается.

А как быть, если пришлось остановиться на «вафельной» разметке, но при этом, пересекаемая дорога свободна. В этом случае естественным образом никому не создается препятствия для движения по причине того, что там никого нет. Эта остановка на разметке будет считаться нарушением? По логике – не должно быть. Но это в теории. На практике за такую остановку на перекрестке могут оштрафовать.

За выезд на перекресток в случае образовавшегося затора определен штраф по ст. 12.13 КоАП – 1000 рублей (на дату публикации).

В общем, если немного подумать, то «всплывет» еще несколько спорных ситуаций, в которых станет непонятно, какая остановка есть нарушение, а какая – нет. Возможно, этот обновленный пункт Правил со временем доработают.

А пока имеем то, что есть. В связи с чем, есть предложение отказаться от некоторых маневров на перекрестках с «вафельной» разметкой.

К таким маневрам можно отнести разворот, потому что о нем ничего не сказано в обновленных Правилах, и проезд на мигающий зеленый сигнал светофора либо поворот на мигающую «стрелку» в дополнительной секции светофора в случаях малейшего намека на «пробку» на выходе с перекрестка. Такое вполне возможно в часы «пик».

Следует еще упомянуть о том, что термин «затор» в ПДД отсутствует. Что понимать под затором? Интуитивно, вроде бы понятно, это когда поток машин останавливается и не движется, либо движется очень медленно. На сколько медленно – этот вопрос без ответа. Но камеры, скорее всего, будут фиксировать любую «подозрительную» остановку на разметке 1.2б.

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.

Главным признаком регулируемого перекрестка является сам факт регулирования светофором (в режиме красный-желтый-зеленый) или регулировщиком очередности проезда перекрестка, а не просто наличие их на перекрестке.

Вместе со светофорами перед перекрестком устанавливаются знаки приоритета. Если сигнал светофора противоречит требованиям знаков приори-

тета, то в соответствии с указанием пункта 6.15 ПДД водители должны руководствоваться сигналами светофора.

Знаки приоритета, расположенные совместно со светофором, вступают в действие только в случае, когда светофор выключится или перейдет в режим желтого мигающего сигнала.

Регулируемые перекрестки

13.4. При повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо или направо. Таким же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.



При одновременном со встречным автомобилем повороте налево на перекрестке Правила не регламентируют порядок разъезда.

На подавляющем большинстве перекрестков разъезд встречных ТС правыми бортами не противоречит ПДД.

Поворот налево или разворот на перекрестке это почти всегда пересечение траекторий движения с встречным транспортом, и как следствие, возникновение напряженных ситуаций.

Опасные ситуации на перекрестках

Если поворот налево на перекрестке разрешен и свободен, например, во время движения на левую «стрелку» в тот момент, когда с других направлений все стоят, а иногда одновременно попутных поворачивающих машин бывает несколько, то всегда есть вероятность, что кто-то захочет срезать угол на повороте, чтобы, таким образом, быстрее выехать с перекрестка.

Подобное срезание углов очень часто приводит к неожиданным столкновениям в попутном повороте, и чаще всего, с теми машинами, которые выполняют разворот на этом перекрестке.

Действия развиваются примерно так. Едущий сзади видит включенный левый «поворотник» у впереди идущего, предполагая его левый поворот, но ведь он не знает, что «передний» автомобиль будет разворачиваться, и решает срезать угол. Ну а тот, в свою очередь, разворачиваясь, не замечает, что делается сзади машины. В критической ситуации оба автомобиля «встречаются».



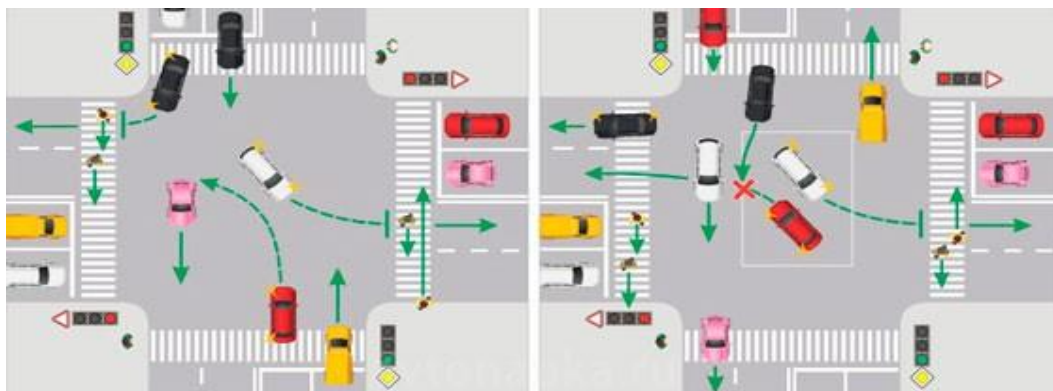
«Резать» углы на перекрестке нельзя ни в коем случае, а водителям, выполняющим разворот, требуется внимательно следить еще и за ситуацией слева-сзади своего автомобиля.

Идем далее. Одно негласное правило поворота налево звучит так: ожидая возможность поворота налево, и пропуская встречный транспорт, необходимо держать передние колеса автомобиля в положении «прямо». Это нужно для того, чтобы в случае внезапного удара сзади (такое возможно, когда «задняя» машина не успевает затормозить), автомобиль не выкатился влево под встречные машины.

Очень часто встречный автомобиль, который одновременно с вами поворачивает налево, вынуждает вас отступить от этого правила. Т.е., чтобы обеспечить себе обзор, встречный водитель выезжает на середину перекрестка и, немного повернув, останавливает свой автомобиль боком по отношению к вам, как на рисунке ниже, тем самым, перекрывая вам обзор.

Если этот автомобиль крупный, то вам из-за него перекресток стано-

вится совсем не виден, и вы вынуждены проехать чуть влево-вперед и расположить свою машину таким же образом, чтобы хоть как-то попытаться обеспечить себе обзор перекрестка.



И вот в этот момент нужно действовать очень осторожно, поскольку «ваши» передний бампер может выступить под «встречное» движение, а едущие в прямом направлении по левой полосе (те, которым вы уступаете дорогу), вас могут не заметить за габаритами второй машины.

Следующий опасный момент на перекрестке – это поворот налево или разворот на желтый сигнал светофора.

Допустим, вы намереваетесь повернуть налево, заехали на перекресток и ждете, пока появится возможность закончить маневр, пропуская встречные машины. На светофоре для вас загорается желтый. Едущие машины, по направлению которых зеленый сигнал сменился на желтый, начинают останавливаться перед светофором, а ваш авто все еще стоит посередине перекрестка.

Казалось бы, можно продолжить движение, но вдруг вы замечаете, что уже на подъезде к перекрестку по свободной полосе на большой скорости «несется» еще один автомобиль. Возможно, он захочет успеть проскочить перекресток на желтый сигнал.

Это будет нарушение с его стороны, но разбираться в его причинах нет смысла. Если вы тронетесь в этот момент, а тот уже «вылетит» на перекресток, то столкновение очень даже возможно. Потом последует несколько часов разбирательств и ремонт автомобиля.

Выход из этой ситуации не всегда однозначный, но если почувствуете,

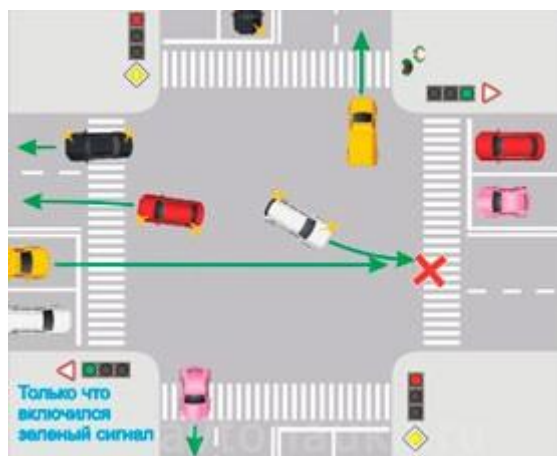
что не успеете повернуть и уйти с линии его движения до того, как тот заедет на перекресток, лучше всего оставить автомобиль на месте до прояснения ситуации. В любом случае, водители, едущие с других направлений, должны дать вам возможность выехать с перекрестка согласно пункту 13.8 ПДД.

Несколько слов относительно этой ситуации, только уже для тех водителей, что едут через перекресток «прямо». Очень много любителей проезжать на желтый сигнал, согласно пункту 6.14 ПДД, в самый последний момент, якобы остановиться нет возможности.

Любой перекресток – это всегда место конфликтных ситуаций. Нужно знать возможности своего автомобиля, уметь рассчитывать скорость, ну и еще можно подумать о других – им, ведь, тоже требуется успеть завершить свой поворот и выехать с перекрестка.

Следующая опасная ситуация на перекрестке несколько похожа с предыдущей, с той лишь разницей, что водитель на большой скорости подъезжает к перекрестку по пересекаемой дороге и для него только что загорелся зеленый сигнал.

Фактически, он может проехать через перекресток без остановки – у него зеленый свет. И он, не снижая скорости, въезжает на пересечение, когда с него еще не успела выехать машина, завершающая свой маневр, и происходит непоправимое.



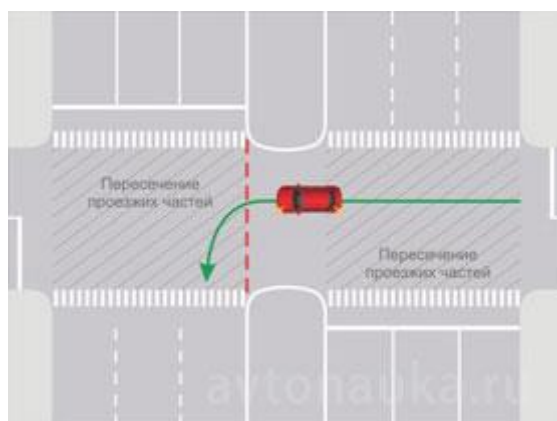
Такие ситуации нередки. И на вполне резонный вопрос «а куда смотрел тот водитель, неужели он не видел, что перекресток занят, куда летел?», к сожалению, ответа не находится.

Чтобы избежать ДТП в подобной ситуации, выход единственный – подъезжая к перекрестку, необходимо снижать скорость даже в том случае, если для вас уже загорелся разрешающий сигнал.

Если вы для поворота налево решаетесь заехать на перекресток в последний момент, например, на свой мигающий зеленый или желтый сигнал, то всегда нужно помнить о ситуации, которая была описана чуть выше (проезд перекрестка не снижая скорости).

Далее, возьмем опасную ситуацию с левым поворотом на перекрестке, на котором на пересекающей дороге есть разделительная полоса. Разделительные полосы бывают широкие и узкие, но нас интересует случай, где эти полосы не очень широкие, предположим, шириной до трех метров (размер очень приблизительный). А площадь самого перекрестка может быть любых размеров.

Траекторию поворота налево в этом случае целесообразно «прокладывать» по длинной дуге за центром перекрестка, т.е. поворачивать руль влево нужно после того, как пересекли линию, которая идет по краю, вдоль разделительной полосы, как на рисунке ниже. Таким образом, встречный разъезд при обоюдном повороте налево будет происходить левыми бортами. Это самая правильная и безопасная траектория поворота налево в этом случае.



Но может случиться так, что водитель встречного автомобиля, по привычке, «предложит» вам в этой ситуации разъехаться правым бортом. Такое вполне возможно, если площадь перекрестка большая, т.е. водители могут беспрепятственно разъехаться правыми бортами около условного центра, не нарушая при этом Правила. Но «правильность» этого маневра во многом зависит от формы и размеров конкретного перекрестка.

Посмотрите на рисунок ниже. На нем схематично изображена одна из спорных ситуаций, связанная с поворотом налево. Дорога, с которой совершается левый поворот, имеет всего две полосы, а встречных, поворачивающих налево машин, может быть несколько, и даже возможен затор. Таким образом, встречный разъезд левыми бортами может быть затруднен, поскольку, никто не захочет уступить, и остается один вариант – он обозначен красной линией.



Чем этот вариант опасен. Во-первых, «толкотня» в пробках – это для любого водителя всегда стресс, а порой, слишком эмоциональный. Если кому-то нужно будет проехать прямо на этом участке, то он, дождавшись своей очереди, чтобы успеть, пока горит разрешающий сигнал, может «дать по газам». При этом, тот водитель не ожидает, что встречный автомобиль поедет по «его половине» перекрестка (по красной линии), и в этой ситуации не исключено столкновение.

Во-вторых, если проезд будет контролировать инспектор, то он обязательно остановит вас за такой маневр, и напишет в протоколе «выезд на полосу встречного движения». Оспорить в суде этот факт будет очень трудно, даже если в организации проезда перекрестка (знаки, разметка) будут отсутствовать условия «встречной полосы».

В нашей стране движение правостороннее, а если на перекрестке образовался затор, то пункт 13.2 ПДД в этом случае прямо запрещает выезд на перекресток. Выход из этой ситуации – стоять и ждать, пока не освободится проезд. Это лучше, чем случится ДТП или накажут до лишения прав.

Весь вышеизложенный материал касается опасных ситуаций на пере-

крестках, которые регулируются светофорами. Большинство этих негласных правил справедливы также и для нерегулируемых перекрестков с небольшой разницей, поскольку, разъезд на последних осуществляется несколько по-другому, имеется в виду, расстановка приоритетов. Но внимательность на дороге никто не отменял.

Перед выполнением любого маневра на нерегулируемом перекрестке, вы должны точно знать, по какой дороге движетесь в этот момент – главной или второстепенной. Отсюда и будет «исходить» приоритет между водителями.

Необходимо всегда помнить, что при движении по главной дороге водителям разрешен обгон других транспортных средств на перекрестке. Это, хоть, и очень нежелательный маневр, и есть множество рекомендаций водителям вообще отказаться от обгона на нерегулируемых перекрестках, тем не менее, этот маневр разрешен Правилами.

Когда водитель на нерегулируемом перекрестке заезжает на главную дорогу с поворотом налево (т.е. он едет по второстепенной дороге), то, согласно ПДД, он обязан уступить дорогу транспортным средствам, едущим со всех других направлений. Смотреть нужно внимательно, и рассчитывать скорость своих оппонентов. Вне населенных пунктов, например, машины едут довольно быстро.

А вот когда поворот налево на нерегулируемом перекрестке выполняется с главной дороги (предположим, что встречный транспорт отсутствует, т.е. дорога свободна), то перед поворотом, в первую очередь, вам обязательно следует убедиться в том, что вас никто не обгоняет в этот момент. Если едущий сзади пошел на обгон (не обязательно это будет машина, там может быть быстро едущий мотоциклист) – дайте ему завершить маневр, пусть сначала обгонит, а затем поворачивайте.

13.5. При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.



Для повышения пропускной способности на некоторых перекрестках движение организуют так, что одновременно с движением по зеленому сигналу светофора разрешается движение и с других направлений по сигналу в дополнительной секции. При этом возникает опасность столкновения, поэтому Правила в таких случаях предписывают движущимся по направлению стрелки в дополнительной секции уступить дорогу всем другим транспортным средствам с иных направлений, в которых сигналы светофора разрешают движение.

13.6. Если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и безрельсовым транспортным средствам, то трамвай имеет преимущество независимо от направления его движения. Однако при движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным или желтым сигналом светофора, трамвай должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.



Среди транспортных средств, участвующих в дорожном движении, только трамвай имеет особый статус – при равном праве на движение он пользуется приоритетом перед другими транспортными средствами. Такое право трамвая на первоочередное движение закреплено в данном пункте Правил, а также в пункте 13.11, определяющем порядок движения на перекрестках равнозначных дорог. Сделано это по вполне понятным причинам, поскольку трамвай «привязан» к рельсовой колее и не имеет возможностей для маневра.

Таким образом, при зеленом сигнале светофора трамвай всегда имеет

преимущество. Сохраняется это преимущество и в том случае, когда сигналы регулировщика разрешают одновременно двигаться трамваю и безрельсовым транспортным средствам. Однако если трамвай движется по направлению, указываемому стрелкой в дополнительной секции, включенной одновременно с красным или желтым сигналом светофора, то в такой ситуации преимущества он не имеет и проезжает перекресток на общих основаниях, уступая дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений (см. также комментарий к пункту 13.5 Правил). Но и здесь при одновременном попутном движении по направлению включенной стрелки безрельсовые транспортные средства должны уступать дорогу трамваю.

После изучения всех пунктов ПДД, в которых говорится о трамвае, можно сделать вывод:

Безрельсовые транспортные средства должны уступать дорогу трамваю всегда, кроме трех конкретных случаев.

Трамвай уступает дорогу машинам, если он:

выезжает из трамвайного депо на дорогу;

движется в направлении, указанном зеленой стрелкой в дополнительной секции светофора, включенной одновременно с красным или желтым сигналом, а на пересекаемой дороге включен обычный зеленый сигнал;

подъезжает к перекрестку по второстепенной дороге.

Во всех остальных случаях пересечения траекторий движения трамвая и безрельсовых транспортных средств (на перекрестках и на дороге) трамвай имеет полное преимущество.

Между собой трамваи разбираются по тем же правилам, по которым, «безрельсовые», разбираются между собой.

13.7. 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.



Выехав при зеленом сигнале светофора на перекресток для поворота, на выезде с перекрестка водитель может увидеть красный сигнал, который не имеет к нему отношения и просто дублирует основной светофор, установленный на пересекаемой дороге.

Но если этот перекресток сложный, на нем могут быть установлены дополнительные таблички 6.16 «Стоп-линия» или нанесена соответствующая разметка. В таком случае водитель должен руководствоваться сигналами каждого встречающегося на его пути светофора и при запрещающем сигнале останавливаться перед стоп-линией.

13.8. При включении разрешающего сигнала светофора водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток, и пешеходам, не закончившим переход проезжей части данного направления.

Если вы стоите на светофоре и перед вами включился его зеленый сигнал, то прежде чем въехать на перекресток, следует убедиться, что весь транспорт, который въехал на него при предыдущем разрешающем сигнале светофора с другого направления, покинул перекресток, а пешеходы закончили свой переход проезжей части вашего направления.

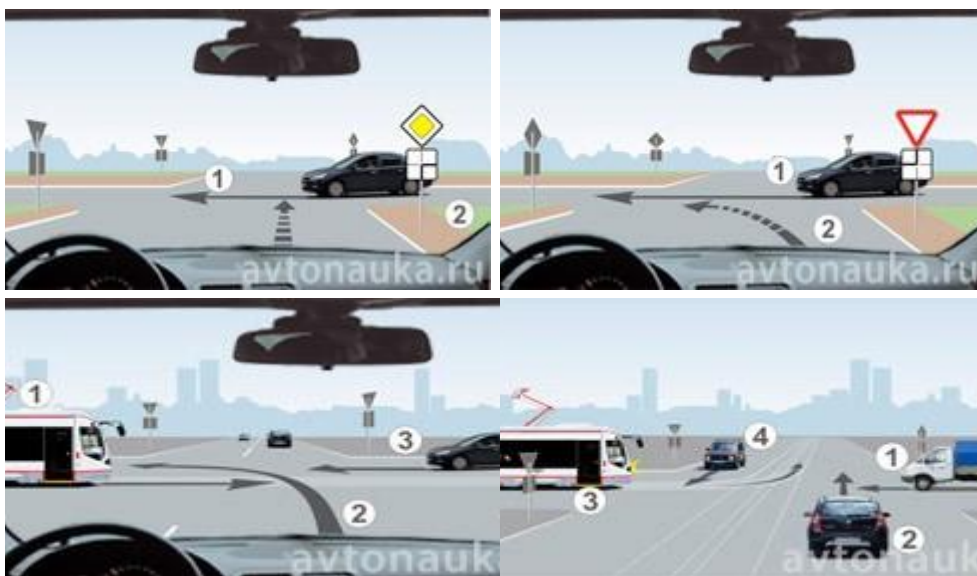
Нерегулируемые перекрестки неравнозначных дорог

13.9. 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.

13.10. В случае, когда главная дорога на перекрестке меняет направление, водители, движущиеся по главной дороге, должны руководствоваться между собой правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. Этими же правилами должны руководствоваться водители, движущиеся по второстепенным дорогам.



Водители безрельсового транспорта, находящиеся в равной ситуации (оба на главной дороге или оба на второстепенной), разъезжаются по «правилу правой руки», т.е. уступает тот, у кого помеха справа. Трамваи при одновременном праве на движение с безрельсовым транспортом имеют преимущество.

Если трамвай находится на главной дороге, то он имеет преимущество перед транспортом, находящимся и на главной, и на второстепенной дорогах.

Если трамвай находится на второстепенной дороге, то он имеет пре-

имущество только перед безрельсовым транспортом, также находящимся на второстепенной дороге, и уступает всем, находящимся на главной дороге.

Общие правила проезда нерегулируемых перекрестков при наличии на них только безрельсового транспорта:

1. Первыми покидают перекресток ТС, находящиеся на главной дороге. Если их траектории пересекаются (сливаются), то водители указанных ТС между собой руководствуются «правилом помеха справа».

2. Последними покидают перекресток ТС, находящиеся на второстепенной дороге. Если их траектории пересекаются (сливаются), то водители указанных ТС также между собой руководствуются «правилом помеха справа».

3. ТС с включенным синим проблесковым маячком и специальным звуковым сигналом имеют преимущество перед остальными транспортными средствами независимо от того, по какой дороге они приближаются к перекрестку.

Нерегулируемые перекрестки равнозначных дорог

13.11. На перекрестке равнозначных дорог, за исключением случая, предусмотренного пунктом 13.11 (1) Правил, водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления его движения.



На перекрестке равнозначных дорог в случае необходимости остановиться для пропуска транспортных средств, имеющих преимущество, води-

тель, руководствуясь понятием «Уступить дорогу (не создавать помех)», выбирает место остановки с учетом конкретной ситуации, условий видимости, габаритов транспортных средств, размеров перекрестка. Он может остановиться как перед перекрестком, так и в его границах, но при обязательном условии, что не создаст помех другим водителям, имеющим преимущество.

В ряде случаев возникает вопрос об очередности проезда перекрестка при одновременном подъезде безрельсовых транспортных средств с четырех сторон. Оговоримся сразу, что вероятность такой ситуации ничтожна. Она возможна только при высокой интенсивности движения, когда по действующим нормам по ГОСТ 23457–86 должны устанавливаться светофоры и знаки приоритета. И все же, если такая ситуация возникает, то выходить из нее надо только по взаимному согласию водителей. Обычно наиболее опытный водитель, оценив обстановку, понимает, что она не укладывается в рамки Правил. В этом случае он берет инициативу в свои руки, предлагая жестом кому-то первому начать движение.

13.11 (1). При въезде на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку.



Данный пункт введен в ПДД с 8 ноября 2017 года.

Правила проезда перекрестков с круговым движением

ПДД не выделяют перекрестки с круговым движением в отдельную категорию перекрестков. Поэтому, правил проезда круговых перекрестков, как таковых, не существует.

Организация проезда на таких перекрестках сводится к грамотной рас-

становке дорожных знаков, и нанесению дорожной разметки, чтобы и въезд, и выезд были понятны для участников, и не вызывали спорных вопросов.

В подавляющем большинстве круговые перекрестки являются нерегулируемыми. Статус «круга» и очередность проезда перекрестков этого типа установлены пунктом 13.11 (1) ПДД:

«При въезде на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель ТС обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку».

Соответственно, перед въездом на перекресток с круговым движением можно встретить следующие комбинации дорожных знаков:

– только один знак 4.3 «Круговое движение»;



– знак 4.3 «Круговое движение» вместе со знаком приоритета 2.4 «Уступите дорогу»;



– знак 4.3 «Круговое движение» вместе со знаком приоритета 2.4 «Уступите дорогу» и табличкой 8.13 «Направление главной дороги», на которой указано, что она проходит по кругу.



Любой из вариантов расстановки дорожных знаков означает одно и то же: впереди перекресток, на котором организовано круговое движение; при въезде необходимо уступить дорогу транспортным средствам, которые движутся по кругу.

Как и на любом другом участке дороги проезд кругового перекрестка может регулироваться светофорами. В этом случае необходимо следовать указаниям их сигналов. Светофор, работающий в режиме «красный-желтый-зеленый», отменяет действие знаков приоритета.

Но когда перед круговым перекрестком устанавливают светофор, то еще на подъезде к нему необходимо понять, что именно данный светофор регулирует: въезд на перекресток или, например, какой-то участок дороги, расположенный перед въездом на круговое движение.

Далее – несколько общих правил, справедливых для любого перекрестка, на котором организовано круговое движение.

В соответствии с пунктом 13.11 (1) ПДД, на перекрестках, обозначенных знаком 4.3 «Круговое движение», все ТС, которые движутся по кругу, имеют преимущество перед въезжающими на круг. При въезде на круговой перекресток вы обязаны уступить дорогу ТС, движущимся по кругу.

Заехать на перекресток с круговым движением ПДД разрешают с любой полосы (пункт 8.5 ПДД).

Выезжать с кругового перекрестка разрешается с крайней правой полосы (пункт 8.6 ПДД).

Направления движения по полосам на выезде из круга могут быть обо-

значены знаками 5.15.1, 5.15.2 и (или) разметкой 1.18, в том числе разрешающими выезд не только с правой полосы, но и со смежной с ней.

В таком случае для того, чтобы выехать из кругового перекрестка, следует перестроиться согласно направлению, указанному на знаках направлений движения по полосам или «стрелками» дорожной разметки 1.18.

На проезжей части круговых перекрестков, образованных вокруг площадей, скверов, в общем, там, где ходят люди, организовывают пешеходные переходы. Чаще всего эти переходы нерегулируемые. В процессе проезда по таким пешеходным переходам пункт 14.1 ПДД требует уступить дорогу пешеходам.

Теперь о сигналах поворота при въезде и выезде с кругового перекрестка.

Перед въездом на перекресток с круговым движением (въезд = поворот направо) пункт 8.1 ПДД обязывает включить указатель правого поворота. Но в этой ситуации включение «поворотника» является как бы лишней операцией, и вот почему.

Движение по кругу организовано только в одну сторону: против часовой стрелки, другого направления нет.

Некоторые водители, заезжая со второй или третьей полосы, включают не правый, а левый указатель поворота. Такой сигнал означает для едущих сзади, что данный автомобиль займет полосу, расположенную ближе к середине круга. Но этот сигнал противоречит пункту 8.1 ПДД.

Поэтому при въезде на круг, чтобы не вводить едущих сзади водителей в заблуждение, «поворотник» целесообразно вообще не включать (для тех, кто только готовится к экзаменам на права, включение правого «поворотника» строго обязательно!).

После въезда на круговой перекресток, если намереваетесь перестроиться, например на соседнюю полосу слева, то перед перестроением вы обязаны включить указатель соответствующего поворота.

В таком случае ваши действия, совместно с указателями поворотов, уже будут понятны другим водителям, едущим сзади. Т.е. при любом перестроении на кругу нужно обязательно включать сигналы соответствующего поворота.

Выезд с кругового перекрестка равносителен повороту направо. При повороте направо пункт 8.1 ПДД обязывает включить указатель правого поворота.

Проезд перекрестков с круговым движением

В этой части более подробно описан порядок проезда перекрестков, на которых организовано круговое движение. Непосредственно на въезде на круговой перекресток вы можете встретить одно из сочетаний следующих дорожных знаков:

- Въезд обозначен только знаком 4.3 «Круговое движение»;
- Въезд обозначен знаком 4.3 «Круговое движение» и знаком 2.4 «Уступите дорогу»;
- Въезд обозначен знаком 4.3 «Круговое движение», знаком 2.4 «Уступите дорогу» и табличкой 8.13 «Направление главной дороги», указывающей, что главная дорога проходит по кольцу;

Из любого сочетания знаков основным является знак 4.3 «Круговое движение». Любой из дополняющих его перечисленных знаков является как бы напоминанием, что участок с круговым движением данного перекрестка является главным по отношению к дорогам, образующим этот круговой перекресток.

Другими словами, «круг» – главный. В случае, если главная дорога (обозначенная знаком 2.1 «Главная дорога») проходит через перекресток с круговым движением, то перед въездом на круг устанавливают знак 2.2 «Конец главной дороги», как на фото ниже.



В соответствии с указаниями пункта 13.11 (1) при въезде на перекресток, котором организовано круговое движение, вы обязаны уступить дорогу транспортным средствам, которые движутся по кругу.

Заехав на круговое движение, следуете до нужного вам съезда.

Чтобы выехать с кругового движения в нужный съезд, сначала необходимо перестроиться на крайнюю правую полосу, и уже с нее осуществить выезд с перекрестка.

В заключении несколько практических рекомендаций по применению всего изложенного выше по тексту.

Когда необходимо выехать из круга в первый по ходу движения съезд, то целесообразно еще на въезде занять правую крайнюю полосу круга. Крайняя правая полоса напрямик выведет в первый съезд.

Если же движение предстоит во второй и следующие съезды, то целесообразно заехать на вторую полосу круга, и продолжить движение по ней. Но перед выездом из круга следует занять крайнюю правую полосу, т.е. перестроиться вправо.

Несмотря на то, что вторая полоса на кругу самая длинная, путь через круг по ней может оказаться самым быстрым, потому что в плотном потоке не нужно выбирать момент и терять время для перестроения на соседние полосы.

На больших площадях, где организовано круговое движение с двумя и более полосами, крайняя правая полоса очень часто бывает занята припаркованными машинами. В этом случае нужно с соблюдением правил перестроения спокойно, без суеты, их объехать и продолжить движение до нужного вам съезда.

Если круговое движение регулируется светофорами

Если круговой перекресток регулируется светофором, то знаки приоритета на таком перекрестке не действуют, и в силу вступают правила проезда регулируемых перекрестков.

Двигаясь по кругу, следует обращать внимание на каждый светофор, стоящий на вашем пути, а также имеет ли светофор дополнительную секцию. Также потребуется обращать внимание на наличие Стоп-линий, перед которыми нужно будет останавливаться на запрещающий сигнал.



Когда перед въездом на круговое движение вы увидели светофор, то сначала необходимо понять, какой именно участок этот светофор регулирует.

Может быть так, что перед круговым (и не только) перекрестком оборудуют наземный регулируемый пешеходный переход. Перед ним, соответственно, устанавливают транспортный светофор, для того, чтобы регулировать поток машин. Но данный светофор к перекрестку отношения может не иметь.

Вариант светофора, который не имеет отношения к въезду на круговой перекресток – на фото ниже.



Помните, безопасность проезда любого перекрестка, в том числе на котором организовано круговое движение, гарантировать себе можете только вы сами.

Для этого необходимо соблюдать безопасный скоростной режим, безопасную дистанцию и боковой интервал, постоянно контролировать дорожную обстановку вокруг автомобиля и стараться действовать в соответствии с изменениями дорожной ситуации

13.12. При повороте налево или развороте водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо или направо. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.



Правила поворота налево и разворота безрельсовых ТС, проезжающих нерегулируемый перекресток по равнозначной дороге, аналогичны правилам поворота и разворота по зеленому сигналу светофора: нужно уступить встречным ТС, которые едут прямо или направо. Возникающие опасные ситуации также аналогичны.

13.13. Если водитель не может определить наличие покрытия на дороге (темное время суток, грязь, снег и тому подобное), а знаков приоритета нет, он должен считать, что находится на второстепенной дороге.

4.14. Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств

14.1. Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода.



Понятия регулируемого и нерегулируемого пешеходного перехода аналогичны понятиям регулируемого и нерегулируемого перекрестка, установленным в пункте 13.3 Правил.

На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся ТС, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен (п.4.5 ПДД).

Водителям, подъезжающим к такому пешеходному переходу, необходимо двигаться со скоростью, которая позволит им остановиться, и уступить дорогу пешеходу, находящемуся на проезжей части.

Остановимся на нюансах движения через пешеходные переходы, расположенные на дороге вне перекрестков. Подобные переходы организуют для движения пешеходов через проезжую часть на участках дорог, между перекрестками.

В зависимости от сложности движения на конкретном участке, проезд через пешеходный переход может регулироваться светофором (регулируемый пешеходный переход), или проезд может быть нерегулируемым (место перехода обозначено только знаками и (или) разметкой).

Ниже будут рассмотрены особенности проезда указанных пешеходных переходов, расположенных вне перекрестка.

Что такое регулируемый пешеходный переход?

Регулируемый пешеходный переход – это участок проезжей части, выделенный для движения пешеходов через дорогу, обозначенный знаками 5.19.1 и 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2, и оборудованный пешеходными светофорами (пункт 6.5 ПДД), работающими в режиме «красный-зеленый».

Пешеходные светофоры устанавливаются в паре с транспортными (трехсекционными) светофорами, которые, в свою очередь, регулируют движение транспортных средств по проезжей части через данный пешеходный переход, и работают в режиме «красный-желтый-зеленый».

Движение через регулируемый пешеходный переход, аналогично движению на регулируемом перекрестке. Когда на пешеходном светофоре включен зеленый сигнал для перехода дороги, то у транспортных светофоров будет, соответственно, гореть красный сигнал, и наоборот.

При включении разрешающего сигнала транспортного светофора, автомобилистам необходимо дождаться, пока пешеходы закончат переход (пункт 14.3 ПДД), и только после этого разрешается начать движение.



Если вы подъезжаете к переходу в момент, когда для вас уже включился или вот-вот включится зеленый сигнал, и ваш путь свободен, но вы видите, что перед переходом (перед зеброй) на соседней полосе продолжает стоять какой-нибудь автомобиль (транспортное средство), не следует спешить, так сказать, с хода проехать через пешеходный переход.

Целесообразно сбавить скорость и быть внимательным. Вполне возможно, что тот водитель пропускает идущего пешехода, который вам пока еще не виден.

Что такое нерегулируемый пешеходный переход?

Нерегулируемый пешеходный переход – это участок проезжей части, выделенный для движения пешеходов через дорогу, обозначенный только лишь знаками 5.19.1 и 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2. Светофоры на таком переходе либо отсутствуют совсем, либо они не работают.

Если же пешеходный переход оборудован светофорами, но они не работают (не горят огни), либо работают в режиме желтого мигающего сигнала, то переход также считается нерегулируемым.

В соответствии с пунктом 14.1 ПДД «Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода».

Требование «уступить дорогу пешеходу» не всегда означает, что необходимо остановиться. Правила допускают, что можно снизить скорость, для того, чтобы пешеход успел пройти через дорогу, после чего можно продолжить движение через переход.

Основное условие при проезде нерегулируемого пешеходного перехода – чтобы не было создано помех движению пешехода.

В соответствии с пунктом 4.5 Правил, на нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен.

Безопасным является такое удаление транспортного средства, при котором его водитель, не прибегая к экстренному торможению, подъедет к месту перехода уже после того, как пешеход перейдет проезжую часть.

Но как происходит на самом деле? Глазомер у всех людей разный, поэтому правильно определить расстояние до автомобиля и его скорость удастся немногим.

Часто пешеходы полагаются на водителей в том смысле, что те их видят, и сумеют пропустить в случае чего. Или же остановятся, чтобы дать возможность пешеходу перейти дорогу, они, ведь, «обязаны! уступить».

Водители, в свою очередь, полагаются на пешеходов, думая, что у тех хватит ума не лезть под колеса. Подобные предположения разных сторон нередко приводят к непониманию друг друга.

Как в этих условиях вам, как водителю проехать пешеходный переход без «последствий», а пешеходу пройти через переход невредимым?

Рекомендация водителям.

- Если Правила требуют уступить дорогу пешеходу, значит нужно недвусмысленно уступить, вплоть до остановки автомобиля. Остановиться нужно так, чтобы не заехать на «зебру», чтобы пешеходу было понятно, что его пропускают на переходе. Любой водитель, выходя из машины, становится пешеходом, и ему понятны жесты других водителей. Но далеко не всякий пешеход – водитель, к тому же многие пешеходы не знают Правил вообще.

- Если вы подъезжаете к пешеходному переходу или остановке и видите стоящий или остановившийся возле них транспорт, то сразу обязаны предположить, что из-за него могут появиться люди и надо принимать меры по снижению скорости.

Под фразой «меры по снижению скорости» следует понимать не просто замедление автомобиля. Нужно постараться это сделать так, чтобы ваше торможение или остановка не стали неожиданными для едущих сзади вас. Для этого можно на педаль тормоза надавить чуть раньше, чтобы загорелись ваши стоп-сигналы.

Рекомендация пешеходам.

- Начинать переходить проезжую часть на нерегулируемом пешеходном переходе нужно только тогда, когда вы будете уверены, что успеете ее пройти до того, как транспортные средства подъедут к переходу. Или же, когда убедитесь, что вас действительно пропускают. Можно стать на проезжую часть рядом с тротуаром и поднять руку вверх, обращаясь лицом к водителям – тем самым дать понять, что собираетесь перейти через дорогу.
- Если один автомобиль остановился, чтобы пропустить вас, не спешите сломя голову бежать через дорогу. Еще нужно убедиться в том, что едущий следом водитель видит вас на переходе и также готов остановиться. Переходить проезжую часть стараться нужно быстро.

Еще один момент. Проезжая часть бывает широкой и у многих водителей возникает вопрос: стоит ли ждать, пока пешеход перейдет дорогу, если он только ступил на проезжую часть с противоположной стороны? Одни стоят и ждут, а другие проезжают через переход. По этой ситуации часто возникают споры. Потому что одних наказывают, а других – нет.

Разъяснение ГИБДД: Если пешеход по вашей вине не изменил траекторию движения и не снизил скорость движения, значит, правила вы не нарушили. Другими словами, если пешеход на переходе далеко, и вы спокойно сможете проехать, не мешая ему, то можно пересечь пешеходный переход, не дожидаясь, пока тот перейдет через дорогу.

Это уже юридическая сторона «дела». Наша задача предусмотреть развитие дорожной ситуации, и предотвратить ДТП, связанное с наездом на пешеходов на пешеходном переходе. А для этого нужно разобраться с причинами, по которым эти происшествия происходят.

Причин, вызывающих ДТП на пешеходном переходе, достаточно много, и случаются они как по вине самих пешеходов, так и по вине водителей.



Самая главная причина ДТП по вине пешеходов – незнание многими пешеходами Правил дорожного движения или нежелание их выполнять.

Другие ошибки пешеходов – это банальная невнимательность, неумение оценивать ситуацию слева и справа от перехода, некое легкомыслие, граничащее с безумием. Например, как можно переходить оживленную дорогу с поднятым капюшоном на голове – ничего не видя вокруг, одновременно разговаривая по телефону? ...

Наиболее частые из ошибок водителей – нарушение пункта 14.1 ПДД, который предписывает водителям при приближении к пешеходному переходу снизить скорость или остановиться, чтобы пропустить пешеходов.

Вторая причина – это несоблюдение пункта 13.1 – предписание пропустить пешеходов переходящих проезжую часть дороги, на которую водитель поворачивает.

Ситуация, порой, складывается непредсказуемая. Одни пешеходы на пешеходном переходе, зная, что их обязаны пропустить, идут через проезжую часть напролом (они уверены, если у них преимущество, значит, они правы).

Другие стоят в нерешительности и в самый неожиданный момент вдруг выходят на проезжую часть и начинают перебегать дорогу. И ни те, ни другие совершенно не думают о том, что автомобиль, даже на небольшой скорости, весом более тонны, не сможет сразу остановиться.

Еще одна причина ДТП при проезде пешеходного перехода по вине води-

теля – когда водитель видит, что перед переходом остановилось какое-то транспортное средство, но он все равно проезжает переход, не убедившись, что в этот момент никто не переходит дорогу. В данном случае наезд случается из-за ограниченного обзора, но вины с водителя никто не снимает – он должен был предположить наличие опасности и уметь спрогнозировать ситуацию.

Причин можно называть много и с юридической точки зрения это будет нарушение какого-то пункта Правил, а с моральной стороны, ценой подобного нарушения может быть чье-то здоровье или чья-то жизнь.

14.2. Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся в том же направлении, также обязаны остановиться или снизить скорость. Продолжать движение разрешено с учетом требований пункта 14.1 Правил.



Одной из основных причин наездов на пешеходов является ограниченный или закрытый обзор дороги: водитель сможет увидеть пешехода в самый последний момент.

Фактически обнаружение пешехода происходит на таком расстоянии, которое не позволяет применить даже экстренное торможение, либо не позволяет суметь как-то объехать пешехода.

Поэтому, приближаясь к нерегулируемым перекресткам, а также к нерегулируемым пешеходным переходам вне перекрестков, нужно быть готовым к внезапному появлению людей на проезжей части.

14.3. На регулируемых пешеходных переходах при включении разрешающего сигнала светофора водитель должен дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части (трамвайных путей) данного направления.

Это требование касается как тех водителей, чьи ТС стоят перед переходом на перекрестке, так и тех, кто к нему только что подъезжает.

Подъезжающие участники движения, несмотря на свой зеленый сигнал светофора, обязаны остановиться, чтобы пропустить пешеходов заканчивающих переход.

14.4. Запрещается въезжать на пешеходный переход, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на пешеходном переходе.



В такой ситуации следует остановиться непосредственно перед переходом. Такое прекращение движения не будет считаться остановкой, так как это будет непреднамеренное прекращение движения.

14.5. Во всех случаях, в том числе и вне пешеходных переходов, водитель обязан пропустить слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью.

Слепым пешеходам следует уступать дорогу в любых местах.

14.6. Водитель должен уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка и высадка производятся с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней.



Если пешеходов нет, водитель может безостановочно проехать мимо открытых дверей маршрутного ТС и продолжить движение.

Но делать это нужно с минимальной скоростью, так как пешеходы в подобных ситуациях могут появиться в любой момент.

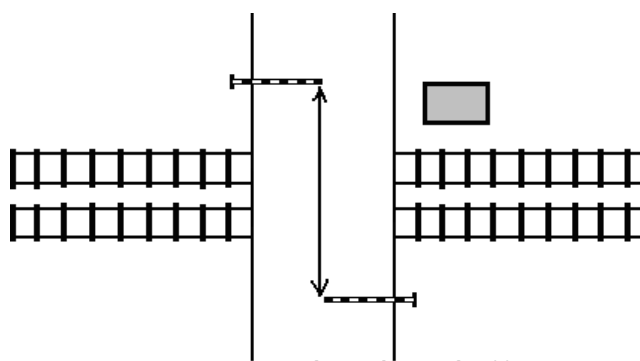
14.7. Приближаясь к остановившемуся транспортному средству с включенной аварийной сигнализацией, имеющему опознавательные знаки «Перевозка детей», водитель должен снизить скорость, при необходимости остановиться и пропустить детей.

Следует быть внимательным по отношению к ТС, выполняющим организованную перевозку детей. Если такое ТС остановилось, водитель обязан снизить скорость в любом случае, независимо от присутствия детей на тротуаре или обочине.

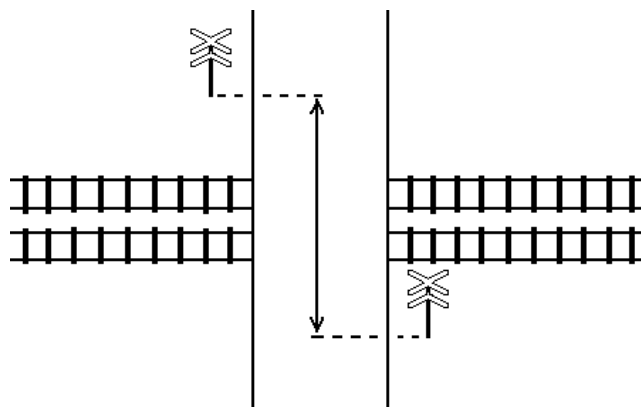
5.15. Движение через железнодорожные пути

Границы железнодорожного переезда определяет "Инструкция по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России" (утв. МПС РФ 29.06.1998 N ЦП-566) - "... Граница переезда. Со стороны автомобильной дороги - линия, пересекающая автомобильную дорогу по оси шлагбаумов, а где их нет - по оси установки дорожных знаков 1.3.1 "Однопутная железная дорога", 1.3.2 "Многопутная железная дорога".

«Границы переезда при наличии шлагбаума»



«Границы переезда при отсутствии шлагбаума»



15.1. Водители транспортных средств могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду (локомотиву, дрезине).

Происшествия на железнодорожных переездах всегда сопровождаются тяжёлыми последствиями. Если автомобильная дорога пересекает железнодорожные пути по мосту над ними или по тоннелю под ними, такое пересечение не считается ж/д переездом.

15.2. При подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины).

ПДД Переезд железнодорожных путей. При отсутствии на переезде регулировщика водитель подчиняется сигналам специального светофора.

Круглый бело-лунный мигающий сигнал разрешает движение через переезд, красный (либо два красных сигнала, расположенные горизонтально и попеременно мигающие) – запрещает. Закрытый шлагбаум даже при выключенном светофоре запрещает движение.

Светофоры на ж/д переездах

При автоматической светофорной сигнализации переезд ограждают специальными переездными светофорами, которые устанавливают перед переездом на обочине дороги с правой стороны по движению безрельсовых транспортных средств.



Светофоры на ж/д переездах имеют специальную форму в виде двух красных фонарей, расположенных горизонтально. Дополнительно к двум красным сигналам ж/д светофор может быть оборудован третьей секцией белолунного цвета.

Красные огни светофоров направлены в сторону автомобильной дороги. Когда поезда нет, то данные огни не горят, тем самым указывая на отсутствие приближающегося поезда к переезду, и разрешая транспорту двигаться через переезд.

То же значение имеет мигающий бело-лунный сигнал. Когда он медленно мигает, то переезд транспорта через ж/д пути разрешается.

При приближении поезда к переезду красные огни переездных светофоров начинают поочередно мигать, а бело-лунный сигнал гаснет. Одновременно звонит звонок. С этого момента движение автотранспорта через переезд запрещается.

Внимание: два попеременно мигающих красных сигнала запрещают движение через ж/д переезд.



После проследования поезда через переезд огни светофоров гаснут, звонки выключаются и безрельсовому транспорту разрешается дальнейшее движение через ж/д пути.

Еще светофор на ж/д переезде может быть в виде только одной секции красного цвета. В норме он не горит, а включается при подходе поезда. Мигающий одиночный красный сигнал запрещает движение через переезд. Соответственно, когда он не горит, движение через переезд разрешается.

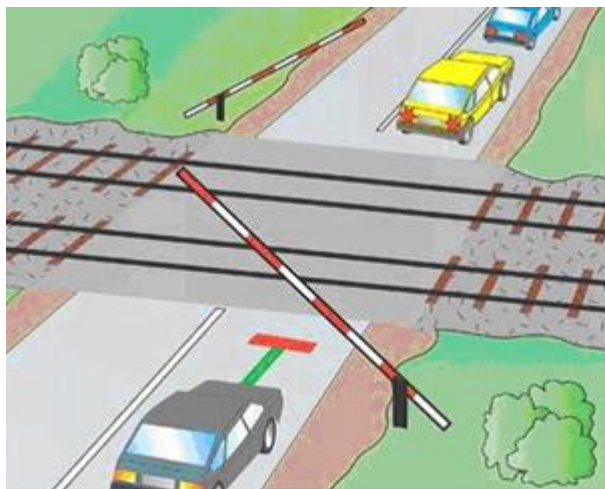
Подведем итог относительно светофорных огней на ж/д переезде:

- *Мигающий одиночный красный сигнал – запрещается движение через ж/д переезд;*
- *Два попеременно мигающих красных сигнала, расположенных горизонтально – запрещается движение через ж/д переезд;*
- *Медленно мигающий одиночный бело-лунный сигнал в совокупности с двумя не горящими красными фонарями, расположенными горизонтально – разрешается движение через ж/д переезд.*

Если светофорная сигнализация не работает, а шлагбаум открыт, переезд считается нерегулируемым и водитель должен сам определить, возможно ли пересечение путей в данный момент, т.е. следует убедиться в отсутствии приближающегося поезда.

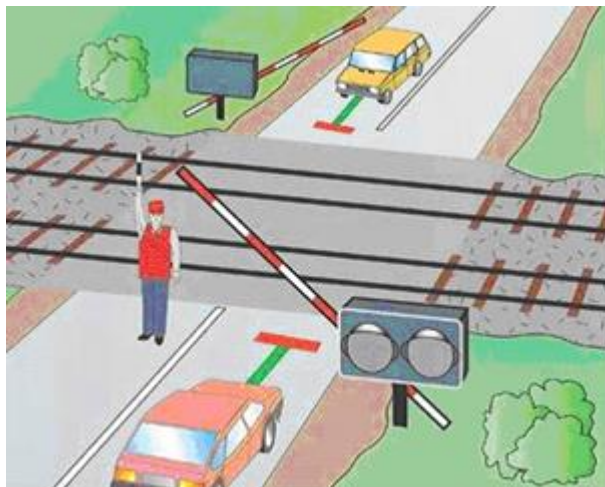
15.3. Запрещается выезжать на переезд:

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);



- при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);

- при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком, либо с вытянутыми в сторону руками);



- если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;
- если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).



Движением через переезд может управлять дежурный. Его сигналы похожи на сигналы регулировщика (пункт 6.10 ПДД).

Действия водителя при заторе за переездом аналогичны действиям при заторе за перекрестком (пункт 13.2 ПДД). Прежде чем выехать на переезд, водитель обязан убедиться в том, что он без помех сможет его покинуть.

Кроме того, запрещается:

- объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства;
- самовольно открывать шлагбаум;
- провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины и механизмы;

- без разрешения начальника дистанции пути железной дороги движение тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч, а также тракторных саней-волокуш.



Стоящие перед переездом ТС запрещено объезжать только если объезд произойдет по встречной полосе.

Если дорога имеет несколько полос для движения в данном направлении, то в пределах проезжей части попутного направления допускается объехать стоящий перед переездом транспорт.

Запрещается использовать обочины для объезда стоящего перед переездом транспорта (пункт 9.9 ПДД).

15.4. В случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп-линии, знака 2.5 или светофора, если их нет – не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии последнего – не ближе 10 м до ближайшего рельса.



15.5. При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда. Одновременно водитель должен:

- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;
- оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;
- при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

Примечание. Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью – с факелом или фонарем). Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

Остановка на железнодорожном переезде запрещена. При вынужденной остановке основная задача водителя – это обеспечить безопасность пассажиров и освободить переезд.

Во время движения через переезд не рекомендуется переключать скорость. Лучше заранее включить более низкую передачу.

Если двигатель все-таки заглох и не заводится, нужно пытаться откатить автомобиль от переезда вручную или воспользоваться помощью другого автомобиля, как вариант, столкнуть его другим автомобилем.

Правилами не предусмотрено, но к указанным действиям водитель должен прибегнуть и в случае, если при проезде через переезд с транспортного средства упал какой-либо предмет, который невозможно быстро убрать и который создает опасность для движения поездов или транспортных средств, либо, если водитель заметил какую-либо неисправность самих железнодорожных путей и т.п.

Случаи, требующие согласования условий движения через переезд с начальником дистанции пути железной дороги

В некоторых случаях условия и возможность движения через переезд необходимо согласовывать с начальником дистанции пути железной дороги.

Например, движение тихоходных машин снижает пропускную способность переезда, что может вызвать заторы или нарушит расписание движения поездов. Кроме того возрастает опасность столкновения. Поэтому начальник дистанции пути дает разрешение на проезд в соответствие расписания движения поездов, в наименее загруженный период времени. Заявка подается не менее чем за 24 часа, но в экстренных случаях осуществляется под наблюдением работника службы пути и контактной сети железной дороги.

Сельскохозяйственная и другая специальная техника имеет как рабочее, так и транспортное положение. Например, при рабочем (нетранспортном) положении плуг находится в опущенном положении, что, естественно, приведет к повреждению переезда.

Проезд тракторных саней волокуш может вызвать повреждения настила переезда и рельсов.

Опасные последствия нарушения правил проезда железнодорожных путей

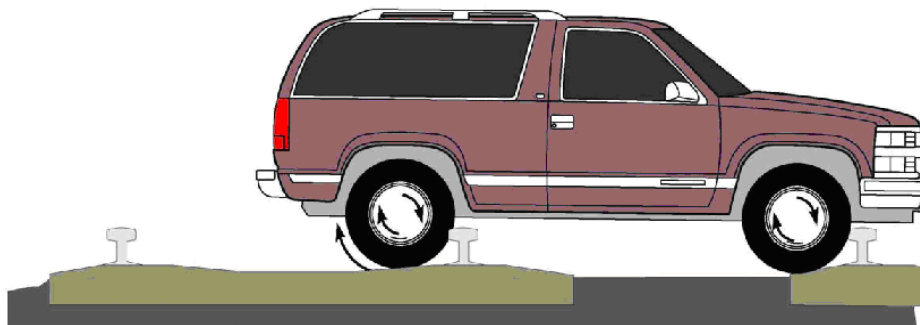
Повышенная опасность пересечения железнодорожных переездов обусловлена высокими скоростями движения поездов, их большой массой и большим остановочным путем. Чтобы остановиться со скорости 80 км/ч, поезду необходимо минимум 600 м, а со 100 км/ч минимум 800 м. В 99% ДТП на переездах виноваты водители нерельсовых ТС.

Несвоевременное обнаружение водителем приближающегося поезда, невыполнение правил движения через ж/д пути может привести к катастрофическим последствиям.

Водитель должен лично убедиться в отсутствии опасности, поскольку технические средства регулирования могут выйти из строя.

Начинать движение после проезда поезда следует не сразу, а выждав, ко-

гда он отъедет на достаточное расстояние, позволяющее определенно убедиться в отсутствии встречного поезда.



На шероховатый бордюрный камень может въехать любой автомобиль. Возможность въехать на гладкий рельс практически равна нулю даже у полноприводного автомобиля. Колеса будут проскальзывать, так как расстояние между рельсами не позволяет автомобилю набрать инерцию.

6.16. Движение по автомагистралям

Автомагистрали – это специальные скоростные трассы, начало и конец которых обозначают знаками особых предписаний 5.1 и 5.2 соответственно. (См. пункт 1.2 Правил термин «Автомагистраль»).



5.1. Автомагистраль



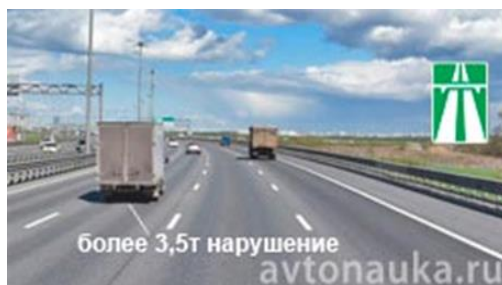
5.2.Конец автомагистрали

На автомагистралях создаются условия для движения транспортных средств с предельно допустимыми скоростями. Их проезжая часть имеет не менее 2х полос для движения в каждом направлении. Встречные поток обязательно изолируются разделительной полосой. На съездах с автомагистрали устраивают полосы торможения, а в местах слияния транспортных потоков – полосы разгона. Это необходимо для увеличения пропускной способности до-

роги. Чтобы обеспечить безопасность, введены ограничения для движения по магистралям отдельных видов транспортных средств, запрещения отдельных маневров (разворотов, движения задним ходом), а также дополнительные ограничения по расположению на проезжей части грузовых более 3,5 т.

16.1. На автомагистралях запрещается:

- движение пешеходов, домашних животных, велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, иных транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или их состоянию менее 40 км/ч;
- движение грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т далее второй полосы;



- остановка вне специальных площадок для стоянки, обозначенных знаком 6.4 или 7.11;



6.4.



7.11.

- разворот и въезд в технологические разрывы разделительной полосы;
- движение задним ходом;



Скорость движения ТС на автомагистрали не должна быть менее 40км/ч. Разрешенная максимальная скорость движения на автомагистрали по видам ТС приведена в таблице пункта 10 ПДД.

С 1 января 2020 года снят запрет на учебную езду по автомагистрали.

16.2. При вынужденной остановке на проезжей части водитель должен обозначить транспортное средство в соответствии с требованиями раздела 7 Правил и принять меры для того, чтобы вывести его на предназначенную для этого полосу (правее линии, обозначающей край проезжей части).

Остановка и стоянка (преднамеренное прекращение движения) на автомагистралях допускаются только на специальных площадках, обозначенных знаками 6.4 или 7.11.

В случае вынужденной остановки, при невозможности автомобиля добраться своим ходом до обозначающей край проезжей части полосы, отделенной разметкой 1.2, необходимо сразу включить аварийную сигнализацию и выставить позади машины знак аварийной остановки.

После этого нужно попытаться найти способ откатить автомобиль правее линии 1.2.

Во время ремонта автомобиля на этой полосе аварийная сигнализация также должна быть включена и сзади машины должен стоять знак аварийной остановки.



16.3. Требования данного раздела распространяются также на дороги, обозначенные знаком 5.3.



5.3. Дорога для автомобилей

К автомобильным дорогам, обозначенным знаком 5.3 «Дорога для автомобилей», относятся дороги, предназначенные для движения только автомобилей, автобусов и мотоциклов.

На этих дорогах, как и на автомагистралях, запрещается движение пешеходов, домашних животных, велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, а также любых тихоходных ТС, скорость которых менее 40 км/ч.

На «дороге для автомобилей» в отличие от автомагистрали может не быть разделительной полосы и транспортных развязок на разных уровнях. Установка знака 5.3 не делает эту дорогу главной по отношению к пересекаемой.

В этом же разделе необходимо отметить различия знаков 5.1. и 5.3.

При знаке 5.1. максимально допустимая скорость мотоциклов, легкового и грузового автомобилей менее 3, 5 т. – 110 км/ч, а при знаке 5.3 не более 90 км/ч.

Также необходимо дать пояснения, что если какой-либо участок дороги, обеспечивает безопасность движения с большей скоростью и там установлены соответствующие знаки, то в этом случае можно двигаться и с большей скоростью, согласно этим знакам.

Также необходимо дать следующие пояснения по п.16.2. Правил:

Если Вы вынужденно остановились на обочине автомагистрали необходимо соблюсти следующие правила:

1. Остановиться как можно правее на обочине.
2. Включить аварийную сигнализацию.
3. Выставить знак аварийной остановки.

Знак аварийной остановки вне населенного пункта устанавливается на расстоянии не менее 30 м. от транспортного средства с учетом следующих факторов: разрешенной скорости движения на данном участке, коэффициента трения, профиля дороги и т.п.

Если произошла вынужденная остановка на скоростной дороге на проезжей части, то в этом случае главная задача водителя остаться живым самому и спасти людей находящихся в автомобиле. Никогда нельзя поворачиваться к движущемуся потоку спиной, т.к. необходимо постоянно следить за обстановкой дорожной ситуации сзади.

Включив аварийную сигнализацию и противотуманные фонари, прежде чем выходить из автомобиля необходимо на себя надеть световозвращающую куртку (как у работника ДПС), находящуюся в перчаточном ящике Вашего автомобиля. В этом случае Вы себя лучше обозначите на проезжей части и место Вашего нахождения на дороге. Так будет гораздо безопаснее.

Знак аварийной остановки должен быть выставлен с учетом всех факторов (скорости, состоянии дороги, уклона, если он имеется и т.д.). Главное, чтобы Ваше транспортное средство, находящееся на проезжей части, было своевременно замечено другими водителями, движущимися по этой дороге, и своевременно начались их действия по снижению скорости, объезду препятствия и т.д. Если водитель четко представляет ситуацию, в которую он попал возможность остаться живым и без серьезных травм и повреждений значительно выше.

С увеличением количества транспортных средств на проезжей части, увеличивается и возможность столкновения со стоящим автомобилем на ней. Если же Ваш автомобиль остановился на многополосной автомагистрали, на крайней левой полосе, то в этом случае даже при средней загруженности дороги автомобиль транспортировать на правую обочину без посторонней помощи невозможно. В этом случае необходимо, включив аварийную сигнализацию и выставив знак аварийной остановки, сразу же вызвать ДПС, а водителю и пассажирам выйти из автомобиля предварительно обеспечив меры безопасности и находиться на разделительной полосе и ждать помощи. Помните о том, что автомобиль на автомагистрали проезжает за одну секунду более 30 м., достаточно отвлечься на доли секунд и может произойти катастрофа. Водитель помни об этом.

7.17. Движение в жилых зонах

Особенностью дорожной обстановки при движении в жилой зоне является ограничение скорости. Водитель, двигаясь на автомобиле в такой зоне должен понимать, что в основном на таких участках дорог страдают дети. Ребенок на дороге – всегда опасность! Дети по складу характера склонны к импульсивным поступкам и неуправляемым реакциям. Даже если Вы отчетливо убеждены в том, что дети видят Ваш автомобиль, все равно, проезжая мимо них, снижайте скорость и держите ногу на тормозе.

О поведении детей на дороге может свидетельствовать ряд косвенных признаков. Например, упал откуда-то сверху, из-за забора мяч – ждите, за ним выскочит мальчик. Если же один ребенок просто перебегает дорогу – вполне возможно, что за ним бегут другие. Берегите детей!

Также водитель должен понимать, что 20 км/ч это максимальная скорость в жилой зоне. Самая же безопасная скорость это скорость пешехода от 3 до 5 км/ч. Так же, двигаясь в такой зоне, водитель должен быть предельно внимательным и осторожным, ногу держать на педали тормоза и хорошо прогнозировать ситуацию.

Для того чтобы водителю не попадать в аварии, он должен обладать не только прочными навыками в обращении с системой управления, а иметь понятие о стратегии вождения, то есть водительский опыт.

Стратегия вождения – умение предвидеть аварийную ситуацию и предотвратить ее в зародыше, а в уже возникшей – найти такое решение, которое бы привело к минимально неприятным последствиям.

17.1. В жилой зоне, то есть на территории, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками **5.21** и **5.22**, движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части. В жилой зоне пешеходы имеют преимущество, однако они не должны создавать необоснованные помехи для движения транспортных средств.



Скорость движения ТС в пределах жилой зоны ограничена 20 км/ч.

Водители ТС обязаны в любых случаях уступать дорогу пешеходам, движущимся по проезжей части жилой зоны, в том числе вне пешеходных переходов.

17.2. В жилой зоне запрещаются сквозное движение механических транспортных средств, учебная езда, стоянка с работающим двигателем, а также стоянка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5т вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

Стояночные площадки для грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5т обозначаются знаком 6.4 «Парковка (парковочное место)» с дополнительной табличкой 8.4.1 и (или) дорожной разметкой.

17.3. При выезде из жилой зоны водители должны уступить дорогу другим участникам движения.

Жилая зона относится к прилегающей территории. Поэтому, выезжая из жилой зоны, водитель обязан пропустить и пешеходов, и другие ТС независимо от направления их движения.

17.4. Требования данного раздела распространяются также и на дворовые территории.

Дворовая территория (определение) – это пространство, ограниченное зданиями по периметру, внутри которого, как правило, размещаются детские площадки, места для отдыха, зеленые насаждения, местные проезды к домам, школам, детским садам и пр.

В отличие от жилой зоны, дворовые территории не обозначаются дорожным знаком 5.21 и не имеют сети улиц местного значения и проездов. Но все ограничения на движение ТС действуют и на этих территориях.

Официального определения термину «Дворовая территория» в ПДД нет. Но дворы (жилая зона, не обозначенная знаком 5.21) относятся к прилегающей территории, на которой действуют настоящие Правила.

Более подробный комментарий к разделу 17 дан в одноименной статье Движение во дворах и жилых зонах.

8.18. Приоритет маршрутных транспортных средств

18.1. Вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, кроме случаев выезда из депо.



18.2. На дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных знаками 5.11.1, 5.13.1, 5.13.2 и 5.14, запрещаются движение и остановка других транспортных средств на этой полосе, за исключением:

школьных автобусов;

транспортных средств, используемых в качестве легкового такси;

транспортных средств, которые используются для перевозки пассажиров, имеют, за исключением места водителя, более 8 мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 тонн, перечень которых утверждается органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации – гг. Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя (*Примечание: абзац вступил в силу с 21.12.2018г.*);

На полосах для маршрутных транспортных средств разрешено движение велосипедистов в случае, если такая полоса располагается справа.

Водители транспортных средств, допущенных к движению по полосам для маршрутных транспортных средств, при въезде на перекресток с такой полосы могут отступать от требований дорожных знаков 4.1.1 – 4.1.6, 5.15.1 и 5.15.2 для продолжения движения по такой полосе.



Если эта полоса отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки, то при поворотах транспортные средства должны перестраиваться на нее. Разрешается также в таких местах заезжать на эту полосу при въезде на дорогу и для посадки и высадки пассажиров у правого края проезжей части при условии, что это не создает помех маршрутным транспортным средствам.



18.3. В населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенного места остановки. Водители троллейбусов и автобусов могут начинать движение только после того, как убедятся, что им уступают дорогу.

Правила предоставляют маршрутным ТС преимущество только при отъезде от остановочного пункта, обозначенного знаком 5.16 (или указателем маршрутов) или разметкой 1.17.

Маршрутное ТС имеет право отъехать от остановки сразу во второй ряд – в этом случае оно также имеет преимущество перед не маршрутными ТС.

Данный пункт определяет преимущество для маршрутных ТС в конкретном случае – когда троллейбус или автобус отъезжает от места остановки (обозначается знаком 5.16), то необходимо им уступить дорогу, т.е. не препятствовать.

Когда перед вами на обозначенной остановке стоит троллейбус или автобус с номером маршрута, то вопросов с приоритетом не возникает. А как быть с маршрутками, с теми многочисленными микроавтобусами, которые также занимаются перевозкой пассажиров?

Во время проезда мимо остановки общественного транспорта нередко возникает вопрос: нужно ли уступать дорогу такой маршрутке, когда она отъезжает от остановки? И если не уступить, и в этот момент случится ДТП с маршруткой, то кто будет виновен?

Поскольку речь идет о приоритете именно маршрутных ТС, то разберемся сначала в определениях - что такое маршрутное транспортное средство, и является ли таковым, например, микроавтобус, перевозящий пассажиров, именуемый в народе «маршрутка», т.е. считается ли маршрутка маршрутным транспортным средством?

Маршрутное транспортное средство

Пункт 1.2 ПДД «Общие положения»: **Маршрутное транспортное средство** – транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.

Из этого пункта ясно, чтобы транспортное средство считалось маршрутным, должны выполняться условия:

- ТС должно быть автобусом, троллейбусом или трамваем;
- ТС перевозит людей;
- ТС движется по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.

Таким образом, если выполняются условия, перечисленные в этом опре-

делении (маршрутка является автобусом, перевозит пассажиров и движется по установленному маршруту), то она, безусловно, является маршрутным транспортным средством, и ее водитель вправе пользоваться приоритетом, который предоставляет раздел 18 ПДД.

Приоритет маршрутных транспортных средств в начале движения от остановки

Преимущество маршрутных ТС во время отъезда от обозначенной остановки действует только в населенном пункте. Отъезжая от остановки, водитель маршрутки сначала должен убедиться в том, что ему уступают дорогу.

Маршрутное ТС может отъехать от остановки сразу во второй ряд, и в этом случае оно также имеет преимущество перед остальным транспортом. Если в это время произойдет ДТП, то в общих случаях виновными могут признать обоих водителей, потому что один проигнорировал чужой приоритет, а другой не убедился, что путь безопасен.

Но, как мы понимаем, каждый случай ДТП является частным, поэтому никому легче не станет, когда вину признают обоюдной. К тому же приоритет у маршрутного ТС, и вероятность стать виновником аварии у не маршрутного автомобиля выше просто потому, что он должен был уступить дорогу.

Теперь посмотрим на эту ситуацию с точки зрения возможности избежать ДТП.

Первый случай – имеется обозначенная остановка, у которой стоит большой маршрутный автобус или троллейбус и производит посадку пассажиров. Сомнения в том, что на остановке именно маршрутное транспортное средство, ни у кого из водителей не возникает.

Когда этот немаленьких размеров транспорт начинает отъезжать от остановки, то хочешь – не хочешь, а придется вспомнить о его приоритете, иначе, он проедет по борту автомобиля, и незаметно для себя «прогладит» его как утюг. Последствия ДТП сейчас не важны, виновны будут оба водителя, но интересуют возможности избежать тех самых последствий.

Другой случай – та же остановка общественного транспорта, но у нее сто-

ит микроавтобус и производит посадку пассажиров. Водитель автомобиля подъезжает к остановке (пространственно он будет позади микроавтобуса), видит, что тот начинает движение, но по каким-то причинам не хочет ему уступить, возможно, потому, что не считает этот микроавтобус маршрутным ТС, и продолжает движение. Некоторые в таких случаях еще и сигналият в целях предупреждения.

Водитель микроавтобуса, в свою очередь, разумеется, по своим причинам, не замечает движущийся сзади автомобиль, и продолжает отъезжать от остановки, как ни в чем не бывало. В этой ситуации, возможно все что угодно, в т.ч. и столкновение. Чтобы избежать удручающей «перспективы» стоит обратить внимание на следующее:

Многие ездили в маршрутках и наблюдали процесс оплаты за проезд, т.е. передачи денег водителю. Автобусы, что поменьше, ездят без кондуктора, и процессом приема оплаты занят водитель. Он и рулит, и одновременно принимает оплату. У многих эта процедура доведена до автоматизма, но внимание водителя в какой-то степени все равно рассеивается между двумя этими процессами.

И есть вероятность, что отъезжая от остановки, ситуация слева-сзади автобуса останется для его водителя бесконтрольной.

Понимая такую вероятность, целесообразно предположить, что отъезжая от остановки, водитель микроавтобуса может по разным причинам не заметить приближающийся сзади автомобиль. Поэтому целесообразно принять свои меры предосторожности для того, чтобы избежать ДТП, например, снизить скорость и уступить микроавтобусу дорогу. Потому что, если произойдет ДТП, то какая по большому счету разница, как именуется тот микроавтобус – маршрутное такси или маршрутное ТС?

К слову, определение «маршрутное такси» в ПДД отсутствует. К тому же, на остановке может оказаться не только автобус или троллейбус, там может быть любой легковой автомобиль, намеревающийся начать движение.

Использовать свой приоритет нужно тогда, когда вы уверены, что вам

уступают дорогу. Это высказывание справедливо как для водителей, отъезжающих от остановки общественного транспорта, так и для водителей, проезжающих мимо нее.

Когда маршрутное ТС отъезжает от остановки, нужно помнить следующее:

Общественный транспорт движется по графику. Водители маршрутных ТС имеют право отступать от требований знаков направлений движения по полосам 5.15.1 и 5.15.2, предписывающих знаков 4.1.1-4.1.6, некоторых запрещающих знаков. Поэтому, направление движения маршрутки в определенных ситуациях может показаться очень неожиданным.

Линия маршрута может пролегать весьма неудобным образом, часто сопряженным с большим количеством перестроений для поворотов налево с последующими остановками, а остановочные пункты, в свою очередь, располагаются с правой стороны дороги.

Остановка общественного транспорта может находиться в обустроенном «кармане», а может быть расположена с краю дороги, на первой полосе. Эту особенность также необходимо учитывать во время объезда стоящего у остановки автобуса или троллейбуса.



И последнее. Приближаясь к остановке, у которой стоит маршрутное ТС, обычно бывает понятно, или оно только подъехало, стоит уже какое-то время, или собирается отъехать. И почти всегда есть возможность заранее сориентироваться, т.е. либо принять левее, если есть куда, либо притормозить, и дать маршрутке отъехать от остановки, как требует пункт 18.3.

9.19. Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами

19.1. В темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на движущемся транспортном средстве должны быть включены следующие световые приборы:

- на всех механических транспортных средствах – фары дальнего или ближнего света, на велосипедах – фары или фонари, на гужевых повозках – фонари (при их наличии);
- на прицепах и буксируемых механических транспортных средствах – габаритные огни.

К внешним световым приборам автомобилей относятся габаритные огни, фары ближнего и дальнего света, противотуманные фары, дневные ходовые огни, указатели поворота, сигналы торможения, фонари заднего хода, задние противотуманные фонари, световозвращатели, лампы освещения номерного знака.

19.2. Дальний свет должен быть переключен на ближний:

- в населенных пунктах, если дорога освещена;
- при встречном разъезде на расстоянии не менее чем за 150 м до транспортного средства, а также и при большем, если водитель встречного транспортного средства периодическим переключением света фар покажет необходимость этого;
- в любых других случаях для исключения возможности ослепления водителей как встречных, так и попутных транспортных средств.

При ослеплении водитель должен включить аварийную сигнализацию и, не меняя полосу движения, снизить скорость и остановиться.

Дальний свет может ослепить не только водителя, движущегося навстречу, но и едущего в попутном направлении, так как отраженный свет в зеркалах заднего вида помешает нормально видеть дорожную обстановку.

При ослеплении, следует остановиться не меняя полосы. Это нужно для

того, чтобы не столкнуться со встречным транспортом, не наехать на препятствия, пешеходов, избежать съезда с дороги и т.д.

19.3. При остановке и стоянке в темное время суток на неосвещенных участках дорог, а также в условиях недостаточной видимости на транспортном средстве должны быть включены габаритные огни. В условиях недостаточной видимости дополнительно к габаритным огням могут быть включены фары ближнего света, противотуманные фары и задние противотуманные фонари.

Выбирая место для остановки или стоянки, следует учитывать указания раздела 12 ПДД Остановка и стоянка.

19.4. Противотуманные фары могут использоваться:

- в условиях недостаточной видимости с ближним или дальним светом фар;
- в темное время суток на неосвещенных участках дорог совместно с ближним или дальним светом фар;
- вместо ближнего света фар в соответствии с пунктом 19.5 Правил.

Противотуманные фары за счет своего низкого расположения и широкого светового пучка могут освещать не только проезжую часть, но и ее кромку, что особенно важно в условиях плохой видимости. Рассеиватели фар могут быть желтыми и бесцветными.

19.5. В светлое время суток на всех движущихся транспортных средствах с целью их обозначения должны включаться фары ближнего света или дневные ходовые огни.

19.6. Фарой-прожектором и фарой-искателем разрешается пользоваться только вне населенных пунктов при отсутствии встречных транспортных средств. В населенных пунктах пользоваться такими фарами могут только водители транспортных средств, оборудованных в установленном порядке проблесковыми маячками синего цвета и специальными звуковыми сигналами, при выполнении неотложного служебного задания.

Фары-прожекторы и фары-искатели имеют узконаправленный пучок света гораздо большей силы, чем у обычной фары. Это чревато ослеплением

других участников движения. Самовольная установка фар-прожекторов и фар-искателей запрещена.

19.7. Задние противотуманные фонари могут применяться только в условиях недостаточной видимости. Запрещается подключать задние противотуманные фонари к стоп-сигналам.

По своим конструктивным особенностям задние противотуманные фонари имеют большую яркость, чем задние габаритные огни. Их нельзя применять вместо стоп-сигналов, так как они могут вызвать ослепление водителей, которые движутся сзади в попутном направлении.

19.8. Оповестительный знак «Автопоезд» должен быть включен при движении автопоезда, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, и на время его остановки или стоянки.

Оповестительный знак «Автопоезд» представляет собой три фонаря оранжевого цвета, расположенные на крыше кабины с промежутком между ними 15-30см. Он подсказывает, что по дороге движется или остановилось ТС большой длины. Необходимо учитывать его длину и быть осторожным при обгоне, объезде и встречном разъезде.

19.9. Исключен Постановлением Правительства РФ с 1 июля 2008г.

19.10. Звуковые сигналы могут применяться только:

- для предупреждения других водителей о намерении произвести обгон вне населенных пунктов;
- в случаях, когда это необходимо для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

В населенных пунктах для снижения общего шума и чтобы не дезориентировать других участников движения звуковой сигнал можно подавать только для предотвращения ДТП. Водители оперативных и специальных служб могут пользоваться специальным звуковым сигналом при выполнении неотложных заданий.

19.11. Для предупреждения об обгоне вместо звукового сигнала или совместно с ним может подаваться световой сигнал, представляющий собой кратковременное переключение фар с ближнего на дальний свет.

Предупреждение об обгоне миганием светом фар используется, если водитель обгоняемого ТС по каким-то причинам не слышит звуковой сигнал. В любом случае, начинать обгон следует тогда, когда водитель обгоняемого ТС поймет, что его собираются обогнать.

При изложении правил пользования осветительными приборами рекомендуется сообщить учащимся следующие дополнительные сведения:

Уточнить понятие темного времени – промежутка времени от захода до восхода, включая 30-минутные вечерние (перед заходом) и 30-минутные (после восхода) сумерки. Определить понятие «освещенные дороги» - дороги, имеющие включенное стационарное наружное освещение. При выключенных светильниках дорога считается неосвещенной. Преподаватель объясняет, что требование включать перед выездом в тоннель ближний свет фар обусловлено необходимостью снизить перепад освещенности и предотвратить ДТП в случае внезапного (аварийного) выключения искусственного освещения в тоннеле.

При движении в условиях недостаточной видимости (менее 300 м.) дополнительно к ближнему или дальнему свету фар можно включить противотуманные фары и противотуманные фонари.

При движении в темное время суток дополнительно к ближнему или дальнему свету фар можно включить противотуманные фары. Включение противотуманных фонарей при движении в темное время суток не допустимо.

Водитель, если у твоего автомобиля горит только одна фара – это должна быть левая фара, чтобы избежать лобового столкновения при движении ночью на узкой дороге.

Самая большая неприятность и трудность в ночной езде – ослепление. Физиологическая сущность его заключается в том, что свет, попадая в светочувствительную оболочку глаза (сетчатку), вызывают распад пигмента – родопсина. При обычной освещенности распад и синтез этого пигмента уравновешены и зрение непрерывно. Яркий мощный пучок света вызывает одномоментный распад очень большого количества родопсина, синтез же его отстает и глаз на некоторое время слеп. Чтобы ночное зрение было острее, необходимо

употреблять в пищу продукты, содержащие в большом количестве витамины А и В. Помните, что при ослеплении надо снизить скорость и остановиться, не меняя полосы движения. Ослеплять ночью могут не только фары встречных машин или иного движущегося транспорта. Прожекторы, висящие на столбах, освещающие площади, стадионы, также бывают источниками ослепления.

Автомобили могут быть опасны не только светом своих фар. Они не менее опасны без света. На обочине дороги, а иногда на проезжей части ее, могут оказаться автомобили без освещения, потерпевшие, например, аварию, брошенные прицепы и т.п.

Водитель, помни об этом!

В заключение хочется сообщить Вам один профессиональный секрет. Если после долгой и утомительной езды ночью Вы изрядно устали, а встать на отдых не позволяют обстоятельства, как крайнюю меру можно попробовать «сесть на фонари». Лучше всего для этой цели автобус. Вы догоняете его, пристраиваетесь за его широкой спиной и едете какое-то время. Автобус хорошо освещен, и за ним можно идти долго без всякого напряжения. Отдохнув немного, обгоните его. Ехать за легковой машиной труднее – ее скорость больше, да и водители этого не любят. Поэтому, пристроившись за легковой автомашиной, старайтесь без надобности не включать дальний свет. Покажите себя хорошим товарищем: «повисев» некоторое время, обгоните и дайте понять, что теперь Вы будете лидером. В том случае, когда Вы едете не один, а в компании, об этом надо условиться заранее и сменять лидера через определенное время.

В связи с тем, что звуковые сигналы в населенных пунктах запрещены, некоторые водители восприняли это таким образом, что вообще позабыли, для чего на автомобиле кнопка посередине рулевого колеса, а напрасно. В связи с этим стоит поговорить о сигналах.

Сигнал в руках опытного водителя – тонкий музыкальный инструмент, на котором он играет как музыкант-виртуоз. Конечно, его исполнительская способность ограничена, но все-таки три сольных номера сигнала должен научиться исполнять каждый водитель.

Номер первый. Сигнал ласково-предупредительный. Звучит он коротко и нежно: «Эй, друг, не задеть бы тебя!». Именно такой сигнал подается пешеходу, когда необходимо установить с ним психологический контакт.

Номер второй. Сигнал повелительно-требовательный. Звучит он протяжно и настойчиво: «Дорогу! Дорогу!». Такой сигнал подается при обгоне.

Номер третий. Сигнал тревоги. Он звучит отрывисто и резко. В нем крик опасности: «Берегись!!».

Если звуковой сигнал не работает, то согласно ПДД эксплуатация такого транспортного средства запрещается. Он необходим для предотвращения ДТП.

10.20. Буксировка механических транспортных средств

Перед началом изучения Правил буксировки целесообразно разграничить понятия «буксировка» и «транспортировка». Буксировкой называется перемещение одного или нескольких транспортных средств (буксируемых) другим транспортным средством (буксирующим) таким образом, что колеса буксируемого транспортного средства касаются дороги.

20.1. Буксировка на жесткой или гибкой сцепке должна осуществляться только при наличии водителя за рулем буксируемого транспортного средства, кроме случаев, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего.

Лицо, находящееся за рулем буксируемого транспортного средства является водителем, на которого распространяются все требования Правил.

Когда буксировка производится на жесткой сцепке, буксируемый и буксирующий автомобили соединяются между собой жестким буксирным приспособлением в виде металлической штанги, треугольника или трапеции. Если буксировка происходит на гибкой сцепке, то ТС соединяются тросом, канатом или лентой, на которых через каждый метр должны быть закреплены красные флажки с белыми диагональными полосами.

Если транспорт буксируют на гибкой сцепке или используется штанга (ее еще именуют «карандаш») то в кабине буксируемого ТС обязательно должен находиться водитель! Когда используется жесткая сцепка типа треугольник (ее еще называют «галстук») нахождение водителя в кабине буксируемого ТС не обязательно, но желательно.

20.2. При буксировке на гибкой или жесткой сцепке запрещается перевозка людей в буксируемом автобусе, троллейбусе и в кузове буксируемого грузового автомобиля, а при буксировке путем частичной погрузки – нахождение людей в кабине или кузове буксируемого транспортного средства, а также в кузове буксирующего.

Разрешается перевозка людей при буксировке в кузове буксирующих грузовых автомобилей с соблюдением требований п.22.4. Нахождение людей в кузове буксирующего автомобиля увеличивает фактическую массу тягача и силу сцепления колес с дорогой, что улучшает тяговые характеристики буксирующего автомобиля.

20.2 (1). При буксировке управление буксирующими транспортными средствами должно осуществляться водителями, имеющими право на управление транспортными средствами в течение 2 и более лет.

Пункт 20.2 (1) введен в ПДД Постановлением Правительства РФ от 24.03.2017 N 333 (См изменения в ПДД от 4 апреля 2017г).

При буксировке методом частичной погрузки передняя ось буксируемого автомобиля устанавливается в кузов буксирующей машины. Другой способ – когда передняя ось приподнимается над дорогой и закрепляется в специальном устройстве, жестко закрепленном на буксировщике. В этих случаях перевозка людей в буксируемом автомобиле и даже в кузове буксирующего запрещена.

Нахождение людей при осуществлении буксировки на гибкой или жесткой сцепке в легковом автомобиле или кабине буксируемого грузового автомобиля допускается.

20.3. При буксировке на гибкой сцепке должно быть обеспечено расстояние между буксирующим и буксируемым транспортными средствами в пределах 4 – 6 м, а при буксировке на жесткой сцепке – не более 4 м.

Гибкое связующее звено должно быть обозначено в соответствии с пунктом 9 Основных положений.



Слишком маленькая длина связующей сцепки лишит водителя буксируемого автомобиля обзора, а неоправданно большая длина сцепки может привести к значительному отклонению траектории движения буксируемого автомобиля от траектории тягача. В то же время минимальная длина жесткой сцепки не ограничена Правилами, но не должна быть менее половины габаритной ширины тягача.

Требования обозначать гибкое звено щитками или флажками и включить осветительные приборы при буксировке обусловлены необходимостью заблаговременно оповестить других участников движения о приближении состава сцепленных транспортных средств и предотвратить ДТП

20.4. Буксировка запрещается:

- транспортных средств, у которых не действует рулевое управление (*недействующими считаются системы, которые не позволяют водителю остановить транспортное средство или осуществить маневр при движении даже с минимальной скоростью*) (допускается буксировка методом частичной погрузки);

- двух и более транспортных средств;

Одновременная буксировка двух и более ТС запрещена, однако буксировка неисправного автопоезда не запрещена, потому что автопоезд рассматривается как одна транспортная единица.

- транспортных средств с недействующей тормозной системой (*недействующими считаются системы, которые не позволяют водителю остановить транспортное средство или осуществить маневр при движении даже*

с минимальной скоростью), если их фактическая масса более половины фактической массы буксирующего транспортного средства. При меньшей фактической массе буксировка таких транспортных средств допускается только на жесткой сцепке или методом частичной погрузки;

- двухколесными мотоциклами без бокового прицепа, а также таких мотоциклов;
- в гололедицу на гибкой сцепке.

Главное правило при буксировке: тормозит буксируемый, а буксировщик подтормаживает. Делается это следующим образом: перед замедлением движения или обстановкой водитель переднего автомобиля поднимает руку вверх, давая сигнал водителю второго автомобиля, чтобы тот начинал тормозить. Только после этого буксировщик может замедлить свой ход. Делается это для того, чтобы торможению не стало неожиданностью для водителя буксируемого автомобиля и чтобы не провисал буксировочный трос. Провисание троса при буксировке недопустимо! Во-первых, при продлении троса неизбежны сильные рывки, вредные для машин и губительные для самого троса – он рвется. Во-вторых, вторая машина может наехать колесом на трос, что крайне нежелательно. Водитель буксируемого автомобиля вообще должен постоянно держать ногу на тормозе и постоянно немного подтормаживать. Это исключит провисание троса. За тормоза опасаться не стоит, так как при небольшой скорости они не страдают от перегрева. Максимальная скорость при буксировке, согласно ПДД, должна быть не более 50 км/ч и не стоит ее превышать. Согласитесь, если Вы будете буксировать автомобиль на 15-20 мин. дольше, ничего не изменится.

11.21. Учебная езда

21.1. Обучение первоначальным навыкам управления транспортным средством должно проводиться на закрытых площадках или автодромах.

Предварительным условием обучения на дорогах является овладение обучаемыми достаточными навыками управления. Под такими навыками следует

понимать способность быстро и безошибочно выполнить основные технические приемы вождения: плавное трогание с места, бесшумное переключение передач в восходящем и нисходящем порядке, своевременную подачу и выключение предупредительных сигналов, постоянное наблюдение за дорожной обстановкой впереди, сбоку и сзади автомобиля, систематическую проверку показаний контрольно-измерительных приборов, оценку и прогнозирование типовых дорожных ситуаций.

Если обучаемый не имеет первоначальных навыков управления автомобилем, либо не знает ПДД либо еще не готов выполнять их, то его обучение возможно только на закрытой от общего движения площадке или на автодроме.

На закрытых площадках и автодромах нет движения автомобилей и пешеходов, там удобно отрабатывать отдельные приемы управления автомобилем и приобретать начальные базовые навыки управления: трогание с места, движение и остановки в заданном месте, повороты, развороты, движение задним ходом и др.

Когда обучаемый будет чувствовать себя за рулем достаточно уверенно, будет знать ПДД, можно продолжить обучение на дорогах общего пользования с учетом окружающей обстановки и требований ПДД.

21.2. Учебная езда на дорогах допускается только с обучающим вождением.

Перед выездом на дорогу обучаемый должен иметь навыки управления автомобилем, знать ПДД и быть в состоянии применять их на практике.

21.3. При обучении управлению транспортным средством на дорогах обучающий вождению должен находиться на сиденье, с которого осуществляется доступ к дублирующим органам управления этим транспортным средством, иметь при себе документ на право обучения управлению транспортным средством данной категории или подкатегории, а также водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории.

21.4. К учебной езде на дорогах допускаются обучающиеся вождению, достигшие возраста:

- 16 лет – при обучении управлению транспортным средством категорий «В», «С» или подкатегории «С1»;
- 20 лет – при обучении управлению транспортным средством категорий «D», «Тв», «Тm» или подкатегории «D1» (18 лет – для лиц, указанных в пункте 4 статьи 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», – при обучении управлению транспортным средством категории «D» или подкатегории «D1»).

В Российской Федерации устанавливаются следующие категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право (далее - право на управление транспортными средствами):

категория "А" - мотоциклы;

категория "В" - автомобили (за исключением транспортных средств категории "А"), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобили категории "В", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов; автомобили категории "В", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов;

категория "С" - автомобили, за исключением автомобилей категории "D", разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов; автомобили категории "С", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

категория "D" - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили категории "D", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

категория "BE" - автомобили категории "B", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобили категории "B", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3500 килограммов;

категория "CE" - автомобили категории "C", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов;

категория "DE" - автомобили категории "D", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов; сочлененные автобусы;

категория "Tm" - трамваи;

категория "Tb" - троллейбусы;

категория "M" - мопеды и легкие квадрициклы;

подкатегория "A1" - мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт;

подкатегория "B1" - трициклы и квадрициклы;

подкатегория "C1" - автомобили, за исключением автомобилей категории "D", разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, но не превышает 7500 килограммов; автомобили подкатегории "C1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

подкатегория "D1" - автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестнадцати сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили подкатегории "D1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;

подкатегория "C1E" - автомобили подкатегории "C1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая

разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов;

подкатегория "D1E" - автомобили подкатегории "D1", сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов.

Российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление транспортными средствами категории "А", подтверждает также право на управление транспортными средствами подкатегории "A1" и подкатегории "B1" с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, категории "В" - подкатегории "B1" (кроме транспортных средств с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа), категории "С" - подкатегории "C1", категории "D" - подкатегории "D1", категории "CE" - подкатегории "C1E", категории "DE" - подкатегории "D1E".

Российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление транспортными средствами любой из категорий или подкатегорий, перечисленных в настоящей статье, подтверждает право на управление транспортными средствами категории "М".

***К сдаче экзаменов** допускаются лица, достигшие установленного настоящей статьей возраста, имеющие медицинское заключение об отсутствии противопоказаний к управлению транспортными средствами, прошедшие в установленном порядке соответствующую подготовку или переподготовку.*

Право на управление транспортными средствами предоставляется:

транспортными средствами категории "М" и подкатегории "A1" - лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста;

транспортными средствами категорий "А", "В", "С" и подкатегорий "B1", "C1" - лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста;

транспортными средствами категорий "D", "Тм", "Тб" и подкатегории "D1" - лицам, достигшим двадцатиоднолетнего возраста;

составами транспортных средств категорий "BE", "CE", "DE" - лицам, имеющим право на управление транспортными средствами соответственно категорий "B", "C", "D" в течение не менее двенадцати месяцев;

составами транспортных средств подкатегорий "C1E", "D1E" - лицам, имеющим право на управление транспортными средствами соответственно категорий "C", "D" либо подкатегорий "C1", "D1" в течение не менее двенадцати месяцев.

Лица, достигшие семнадцатилетнего возраста, допускаются к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категорий "B" и "C" при соблюдении условий, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи.

Российские национальные водительские удостоверения выдаются указанным лицам по достижении ими восемнадцатилетнего возраста.

Лица, проходящие военную службу, после соответствующей подготовки допускаются к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами категории "D" и подкатегории "D1" по достижении девятнадцатилетнего возраста.

До достижения указанными лицами двадцатиоднолетнего возраста выданные им по результатам сдачи экзаменов российские национальные водительские удостоверения подтверждают право на управление транспортными средствами категории "D" и подкатегории "D1", принадлежащими только Вооруженным Силам Российской Федерации, другим войскам, воинским формированиям и органам, в которых федеральными законами предусмотрена военная служба.

Минимальный возраст для обучения вождению на дорогах составляет 16 лет. В качестве обучаемого сесть за руль легкового и грузового автомобиля разрешается с 16 лет, а за руль автобуса, троллейбуса или трамвая (в качестве обучаемого) – с 20 лет.

Учиться водить на легких мотоциклах и мопедах (категории M, A1) можно будет с 15 лет. А на тяжелых мотоциклах (категория A) – с 17 лет. Получить права на мопед можно с 16 лет, а на мотоциклы – с 18 лет.

21.5. Механическое транспортное средство, на котором проводится обучение, должно быть оборудовано в соответствии с пунктом 5 Основных положений и иметь опознавательные знаки «Учебное транспортное средство».

Для обучению вождению ТС должны быть оборудованы дополнительными педалями привода сцепления и тормоза, а также зеркалом заднего вида для обучающего. На учебном автомобиле должен быть установлен опознавательный знак «Учебное транспортное средство». Самый удобный вариант – это освещаемый двухсторонний знак на крыше автомобиля.

21.6. Запрещается учебная езда на дорогах, перечень которых объявляется в установленном порядке.

Учебные маршруты обязательно согласовываются с органами ГИБДД, по территории обслуживания которых они проходят. Перечень дорог (в населенных пунктах и вне их), на которых запрещается учебная езда, утверждается органами местного самоуправления и публикуется в СМИ.

12.22. Перевозка людей

22.1. Перевозка людей в кузове грузового автомобиля должна осуществляться водителями, имеющими водительское удостоверение на право управления транспортным средством категории «С» или подкатегории «С1» в течение 3 и более лет.

В случае перевозки людей в кузове грузового автомобиля в количестве более 8, но не более 16 человек, включая пассажиров в кабине, требуется также наличие в водительском удостоверении разрешающей отметки, подтверждающей наличие права управления транспортным средством категории «D» или подкатегории «D1», в случае перевозки более 16 человек, включая пассажиров в кабине, – категории «D».

Перевозка людей – наиболее ответственный вид перевозок, безопасность которых зависит от водителя. Поэтому к его квалификации, опыту и дисциплинированности предъявляются повышенные требования.

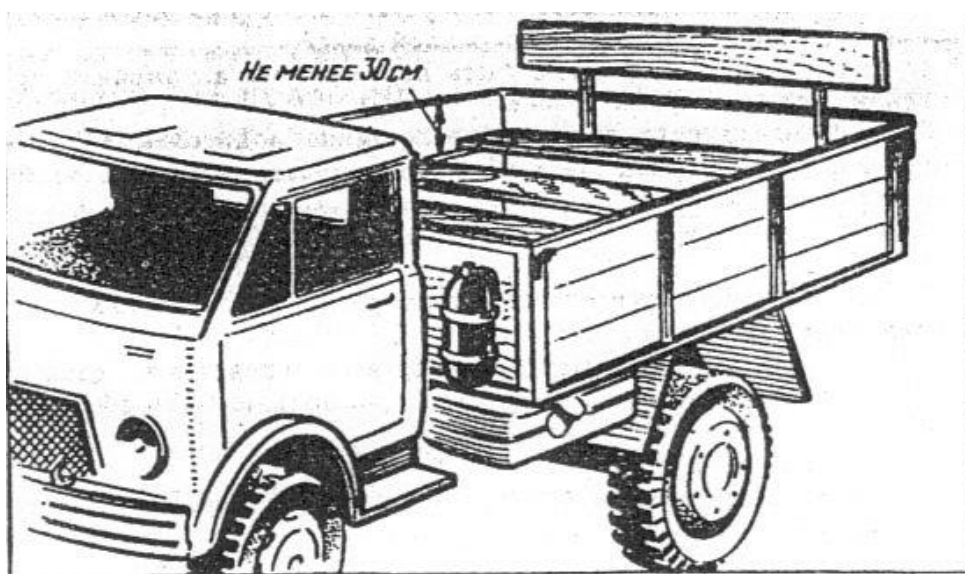
Примечание. Допуск военных водителей к перевозке людей на грузовых автомобилях осуществляется в установленном порядке.

Допуск военных водителей к перевозке людей на грузовых автомобилях предусматривает, что военные водители, имеющие водительское удостоверение категории «С», должны пройти подготовку и сдать теоретический и практический экзамены. После этого им выдается удостоверение о допуске к самостоятельному управлению грузовым автомобилем конкретной марки, оборудованным для перевозки личного состава. Такое удостоверение действительно только на период воинской службы.

22.2. Перевозка людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой разрешается, если он оборудован в соответствии с Основными положениями, при этом перевозка детей не допускается.

Расположение и число сидений, которыми должен быть оборудован кузов грузового автомобиля для перевозки людей, Правилами не регламентированы.

Для пассажиров наиболее удобным является расположение сидений поперек кузова. Правила также не ограничивают число перевозимых людей, однако их количество не должно превышать количество сидячих мест и общая масса автомобиля с пассажирами не должна превышать разрешённой максимальной массы автомобиля.



Оборудование кузова грузового автомобиля для перевозки людей.

22.2 (1). Перевозка людей на мотоцикле должна осуществляться водителем, имеющим водительское удостоверение на право управления транспортными средствами категории «А» или подкатегории «А1» в течение 2 и более лет, перевозка людей на мопеде должна осуществляться водителем, имеющим водительское удостоверение на право управления транспортными средствами любой категории или подкатегории в течение 2 и более лет.

Пункт 22.2 (1) введен Постановлением Правительства РФ от 24.03.2017 N 333 (См изменения в ПДД от 4 апреля 2017г).

22.3. Число перевозимых людей в кузове грузового автомобиля, а также салоне автобуса, осуществляющего перевозку на междугородном, горном, туристическом или экскурсионном маршруте, и при организованной перевозке группы детей не должно превышать количества оборудованных для сидения мест.

Правила не уточняют расположение и количество мест для сидения в кузове грузового автомобиля, но общая масса перевозимых пассажиров не должна превышать грузоподъемность ТС и в любом случае все пассажиры должны сидеть на оборудованных местах, так как дополнительная посадка людей на пол запрещается.

22.4. Перед поездкой водитель грузового автомобиля должен проинструктировать пассажиров о порядке посадки, высадки и размещения в кузове.

Начинать движение можно только убедившись, что условия безопасной перевозки пассажиров обеспечены.

Ответственность за соблюдение правил перевозки, посадки, высадки, размещения пассажиров в кузове грузового автомобиля возлагается на водителя. Поэтому перед началом движения он должен лично провести инструктаж пассажиров, запретить стоять во время движения или садиться на борт и т.п. В процессе движения водитель по возможности должен контролировать поведение пассажиров в кузове.

Водитель может начинать движение, только лично убедившись, что соблюдены все меры безопасности, и не полагаться на сообщения других лиц.

Насколько возможно, водитель должен наблюдать за поведением пассажиров в пути. Скорость движения не должна превышать 60 км/ч.

22.5. Проезд в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой, не оборудованной для перевозки людей, разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, при условии, что они обеспечены местом для сидения, расположенным ниже уровня бортов.

Когда в грузе перевозится сопровождающее лицо (люди), груз должен быть надежно закреплен, чтобы его перемещение не создало опасности для пассажиров в кузове.

В кузовах грузовых автомобилей часто перевозят грузчиков, экспедиторов или других лиц, сопровождающих или следующих за грузом.

Правила в этом случае не предъявляют жестких требований к оборудованию кузова, но в любом случае этим лицам должны быть обеспечены удобные места, расположенные ниже уровня бортов (обычно делают одну поперечную скамейку вдоль переднего борта). Эти лица также должны быть проинструктированы водителем.

22.6. Организованная перевозка группы детей должна осуществляться в соответствии с настоящими Правилами, а также правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации, в автобусе, обозначенном опознавательными знаками «Перевозка детей».

1 января 2014 года введен новый правовой документ – Правила организованной перевозки детей автобусами. Перевозка групп детей должна выполняться, в соответствии с этими правилами, только на автобусах.

При остановке таких автобусов водители других ТС обязаны снизить скорость, а при необходимости остановиться, чтобы пропустить детей, переходящих дорогу.

22.7. Водитель обязан осуществлять посадку и высадку пассажиров только после полной остановки транспортного средства, а начинать движение только с закрытыми дверями и не открывать их до полной остановки.

В автобусе водитель может сам управлять закрытием-открытием две-

рей. В кузове грузового автомобиля все зависит от самих пассажиров. Поэтому предварительно они должны быть ознакомлены с правилами посадки и высадки, так как эти действия до полной остановки ТС могут привести к получению травм.

22.8. Запрещается перевозить людей:

- вне кабины автомобиля (кроме случаев перевозки людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой или в кузове-фургоне), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла и вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения;
- сверх количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства.

22.9. Перевозка детей в возрасте младше 7 лет в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка. Наименование детской удерживающей системы ISOFIX приведено в соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

Перевозка детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно) в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка, или с использованием ремней безопасности, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Установка в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля детских удерживающих систем (устройств) и размещение в них детей должны осу-

ществляться в соответствии с руководством по эксплуатации указанных систем (устройств).

Запрещается перевозить детей в возрасте младше 12 лет на заднем сиденье мотоцикла.

Поскольку маленьких детей невозможно пристегнуть обычными ремнями безопасности, предусмотрены специальные детские кресла, которые значительно снижают риск получения серьезных телесных повреждений при ДТП.

Опасные последствия при несоблюдении правил перевозки людей.

Если пассажиры в кузове грузового автомобиля при движении не соблюдают правила безопасности, то есть стоят или сидят на борту грузовой платформы, то при резком торможении и поворотах автомобиля возможно травмирование и даже выпадание пассажиров.

При перевозке детей до 12 лет на переднем сидении легкового автомобиля в детском удерживающем устройстве, это устройство надо закреплять так, чтобы ребёнок располагался лицом вперёд по ходу движения автомобиля.

Детское удерживающее устройство устанавливается на сидение автомобиля и крепится штатным ремнём безопасности автомобиля. Само удерживающее устройство имеет собственные ремни безопасности для пристёгивания ребёнка.

Если автомобиль оборудован передней подушкой безопасности для пассажира, а ребёнок сидит спиной по ходу движения, то при срабатывании подушки при ДТП она разворачивается в рабочее положение пороховым зарядом за 0,001 – 0,002 сек. и с большой силой ударит по спинке детского удерживающего устройства и ребёнок с большой силой ударится о подголовник сидения или о его спинку и получит повреждение головы.

Конструкция некоторых легковых автомобилей позволяет отключить срабатывание передней подушки для пассажира. Поэтому при перевозке ребёнка на переднем сидении эту подушку надо обязательно отключить.

13.23. Перевозка грузов

В ходе изучения вопроса особое внимание необходимо уделять изучению требований Правил дорожного движения по перевозке грузов в кузовах грузовых автомобилей, а также в прицепах к легковому автомобилю, соблюдению мер безопасности при перевозке грузов, их креплению, скоростному режиму.

Водитель также обязан знать:

технические характеристики автомобиля, которым он управляет;
номинальную грузоподъемность (для грузового автомобиля – массу перевозимого груза).

Знание этих технических характеристик водителям важно для правильного определения предельно допустимой нагрузки на транспортное средство в целом или на его наиболее нагруженную ось (заднюю тележку).

У автомобилей, загруженных, в соответствии с их грузоподъемностью, развеска по осям имеет разные величины:

У двухосных грузовых автомобилей разрешенная максимальная масса, при максимально разрешённой загрузке распределяется следующим образом:

на переднюю ось приходится $1/3$ всей массы, а на заднюю ось – $2/3$.

У трехосных грузовых автомобилей – на каждую ось приходится по $1/3$ всей массы.

У легковых автомобилей нагрузка на переднюю и заднюю оси приблизительно равная.

При перевозке грузов на прицепе легковых автомобилей надо знать, что движение с прицепом не только увеличивает нагрузку на автомобиль, но также требует повышенного внимания со стороны водителя.

Скорость при движении легкового автомобиля с прицепом должна быть на 20 км/ч ниже, разрешённой максимальной скорости, то есть: при движении по автомагистрали – 90 км/ч, а при движении по остальным дорогам, вне населённых пунктов – 70 км/ч. Ограничение скорости не зависит от того загружен прицеп или нет.

Максимально допустимая масса прицепа ни в коем случае не должна быть превышена. Нагрузка на шаровую головку тягово-сцепного устройства должна быть по возможности ближе к максимально допустимой, но не превышать её. Распределять груз в прицепе надо так, чтобы тяжёлые предметы находились ближе к оси. Груз на прицепе должен быть надёжно закреплён. Иначе при разгоне и торможении возможно смещение груза.

Перемещение груза по прицепу может существенно ухудшить устойчивость движения автомобиля с прицепом. Максимальная нагрузка автомобиля должна быть снижена на величину нагрузки на шаровую головку тягово-сцепного устройства.

Страховочный трос прицепа должен быть присоединён к автомобилю надлежащим образом. Страховочный трос, соединяющий прицеп и тягач, должен иметь достаточный резерв для обеспечения движения при поворотах.

Он не должен, однако, провисать, волочась при движении по земле.

При отсутствии груза в автомобиле и нагруженном прицепе распределение массы автопоезда неблагоприятное. В этом случае следует двигаться достаточно медленно и осторожно. С повышением скорости курсовая устойчивость автомобиля с прицепом уменьшается. Поэтому при движении в неблагоприятных условиях (скользкое дорожное покрытие, плохие погодные условия, сильный боковой ветер) двигаться с более низкой скоростью, чем это предусмотрено Правилами дорожного движения. Это особенно важно при движении на спусках.

Чем выше скорость, тем сложнее контролировать поведение автопоезда.

Тормозить надо своевременно! При буксировке прицепа с инерционным тормозным приводом надо нажимать на тормозную педаль *сначала слегка*, затем сильнее. Таким образом, можно избежать рывков при торможении из-за блокировки колёс прицепа. Перед спуском своевременно надо переходить на более низкую передачу, чтобы использовать тормозные качества двигателя. Если только нажимать тормозную педаль, тормозные механизмы колёс будут перегреваться, что может привести к отказу тормозов.

Необходимо немедленно снижать скорость движения, как только будет замечено малейшее поперечное движение прицепа. Ни в коем случае нельзя пытаться «натянуть» автопоезд путём резкого ускорения.

В разделе установлены условия перевозки грузов для всех категорий транспортных средств, предназначенных для таких перевозок.

23.1. Масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства.

23.2. Перед началом и во время движения водитель обязан контролировать размещение, крепление и состояние груза во избежание его падения, создания помех для движения.

Водитель обязан знать способы крепления и размещения различных грузов, особенности их перевозки как перед началом движения, так и во время перевозки. Смещение центра тяжести в одну из боковых сторон может привести к опрокидыванию автомобиля на повороте, в заднюю часть кузова – к потере сцепления передних колес с дорогой, а на крутом подъеме возможно опрокидыванию назад.

В случае падения груза на проезжую часть водитель обязан принять все возможные меры для устранения помех движению, а если это невозможно, то обозначить упавший предмет доступными средствами и сообщить об этом в милицию (и администрацию своего предприятия).

23.3. Перевозка груза допускается при условии, что он:

- не ограничивает водителю обзор;
- не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;
- не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;
- не создает шум, не пылит, не загрязняет дорогу и окружающую среду.

Если состояние и размещение груза не удовлетворяют указанным требованиям, водитель обязан принять меры к устранению нарушений перечисленных правил перевозки либо прекратить дальнейшее движение.

*Если состояние и размещение груза не удовлетворяют указанным требованиям, водитель **обязан** принять меры к устранению нарушений, перечисленных правил перевозки либо прекратить дальнейшее движение.*

Не допускается какое-либо ограничение обзорности с места водителя и не только вперед. Если груз расположен таким образом, что он закрывает водителю обзорность через заднее стекло, то на автомобиле должны быть установлены наружные зеркала заднего вида.

Груз необходимо укладывать в кузов таким образом, чтобы он был распределен равномерно и его центр тяжести был расположен как можно ниже.

Это снизит вероятность опрокидывания транспортного средства на повороте или при движении по пересеченной местности, а также падения не закрепленного груза из кузова.

В открытых кузовах грузовых автомобилей и прицепов не допускается перевозить грузы, которые распространяют неприятный запах, загрязняют проезжую часть или образуют пыль.

Перевозки таких грузов допускается лишь в специальной таре или кузове, закрытом плотным брезентом.

23.4. Груз, выступающий за габариты транспортного средства спереди и сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательными знаками «Крупногабаритный груз», а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, спереди – фонарем или световозвращателем белого цвета, сзади – фонарем или световозвращателем красного цвета.



Габаритной длиной транспортного средства считают расстояние между вертикальными плоскостями, параллельными осям колес транспортного средства и касающимися его крайних передних и задних точек, **габаритной шириной** – расстояние между вертикальными плоскостями, перпендикулярными осям колес и касающимися его крайних боковых точек.

Съемные элементы (буксирное устройство, наружные зеркала заднего вида, навесное оборудование) не входят в габариты транспортного средства, но к ним предъявляют дополнительные требования (по обозначению, легкости отгибания и т.п.).

За пределы разрешенной габаритной ширины могут выступать:

- шины вблизи контакта с дорогой, детали индикаторов давления в шинах;
- приспособления противоскольжения, надетые на колеса;
- боковые указатели поворотов и габаритные фонари (не более чем на 50 мм);
- наружные зеркала заднего вида;
- устройства для закрепления таможенных пломб на грузе;
- резиновые накладки кузова, резиновые брызговики колес (не более чем на 50 мм на сторону).

Замеры выступающего вперед или назад груза необходимо проводить от габаритных точек с учетом указанных допущений.

На практике зачастую трудно определить внешний край габаритного огня, так как он не совпадает с внешним краем фонаря или его ободка (особенно в комбинированных фонарях современных автомобилей). Поэтому рекомендуется измерять расстояния при включенных габаритных огнях, определяя при этом край визуально.

23.5. Движение тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, а также транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, осуществляется с учетом требований Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Международные автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с требованиями к транспортным средствам и правилами перевозки, установленными международными договорами Российской Федерации.

В прежней редакции пункта 23.5 указывались допустимые габариты транспортных средств, превышение которых вынуждало получать специальное разрешение на перевозку грузов.

С апреля 2020 года движение ТС, указанных в пункте 23.5, нормируется Федеральным законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ ...».

Данный ФЗ отсылает к документу ПП № 272 «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом», приложение №3 которого регламентирует предельно допустимые габариты ТС.

Приложение №3. «Предельно допустимые габариты транспортных средств»:

Длина

- *Одиночное транспортное средство – 12 метров*
- *Прицеп – 12 метров*
- *Автопоезд – 20 метров*
- *Длина выступающего за заднюю точку габарита транспортного средства груза не должна превышать – 2 метра*

Ширина

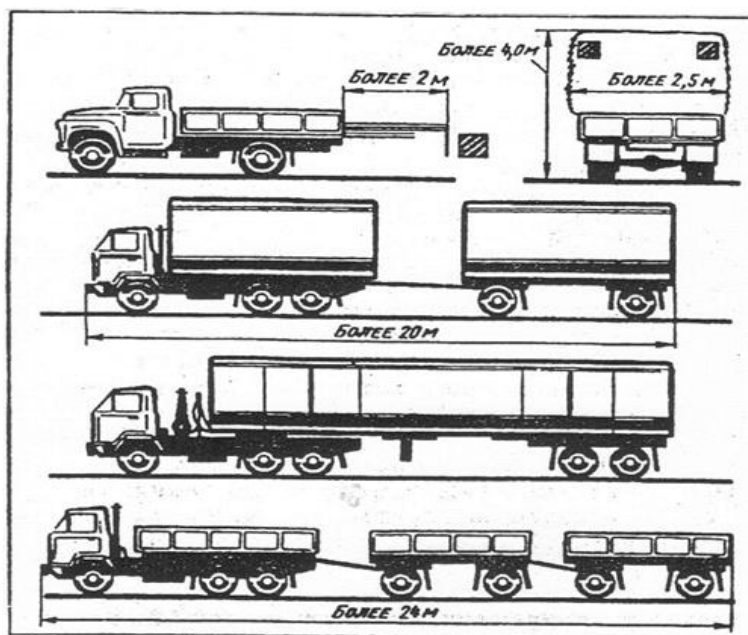
- *Все транспортные средства – 2,55 метра*
- *Изотермические кузова транспортных средств – 2,6 метра*

Высота

- *Все транспортные средства – 4 метра*

Этот же документ (ПП №272) регламентирует допустимую массу ТС и допустимую нагрузку на ось ТС.

В случае превышения указанных габаритных размеров или допустимой массы транспортное средство считается крупногабаритным или тяжеловесным и должно соблюдать соответствующие правила перевозки грузов (получить спец. разрешение).



Габаритные размеры транспортного средства (состава транспортных средств), при превышении которых движение должно производиться в соответствии со специальными правилами, Международные перевозки осуществляются в соответствии с требованиями к транспортным средствам и правилами перевозки, установленными международными договорами Российской Федерации. Для движения такого транспортного средства или состава транспортных средств необходимо иметь разрешение **ГИБДД**, предварительно получив письменное согласие организаций, в ведении которых находятся дороги, мосты, искусственные сооружения на дорогах, контактные сети трамваев и троллейбусов. Разрешение выдает подразделение **ГИБДД**, с территории обслуживания которой перевозят груз. При этом со стороны **ГИБДД** могут быть установлены дополнительные требования, например, к световой сигнализации, сопровождению транспортного средства специальными автомобилями и т.д.

Как правило, разрешение действует на одну перевозку.

Длинномерное транспортное средство, длина которого с грузом или без груза превышает 20 м или автопоезд с двумя и более прицепами обозначаются опознавательным знаком «Длинномерное транспортное средство».

Опасные последствия при перевозке крупногабаритных грузов

Большую опасность для транспортных средств, движущихся позади перевозящих длинномерные грузы автомобилей, представляют металлические прутки, трубы и другие грузы, выступающие за задний борт автомобиля, а также дышло прицепа-ропуски позади прицепа. Эти предметы плохо заметны даже в дневное время. Поэтому ПДД требуют, чтобы выступающие более чем на 1 м грузы или дышло прицепа-ропуски были обозначены.

*При повороте транспортного средства **выступающий сзади груз удаляется от центра поворота** и, если он выступает на **2 и более** метров, то может нанести повреждения другим транспортным средствам или травмировать людей. Это касается и легковых автомобилей, если длинномерный груз уложен на багажнике, закреплённом на жёсткой крыше кузова. Крепить груз на таком багажнике, лучше всего, резиновыми амортизаторами, так как они не ослабляются от вибрации автомобиля и напора набегающего потока воздуха при движении автомобиля.*

Желательно, чтобы центр тяжести груза был расположен у продольной оси автомобиля, иначе может быть нарушена устойчивость и затруднено управление автомобилем.

*Правила не оговаривают **предельного расстояния**, на которое может выступать груз спереди транспортного средства. Но в любом случае этот груз должен быть соответствующим образом обозначен и не мешать управлению или ухудшать обзорность водителю.*

14.24. Дополнительные требования к движению велосипедистов и водителей мопедов

24.1. Движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет должно осуществляться по велосипедной, велопешеходной дорожкам или полосе для велосипедистов.

24.2. Допускается движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет:

по правому краю проезжей части – в следующих случаях:

- отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов либо отсутствует возможность двигаться по ним;
- габаритная ширина велосипеда, прицепа к нему либо перевозимого груза превышает 1 м;
- движение велосипедистов осуществляется в колоннах;
- 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;

по тротуару или пешеходной дорожке – в следующих случаях:

- отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов либо отсутствует возможность двигаться по ним, а также по правому краю проезжей части или обочине;
- велосипедист сопровождает велосипедиста в возрасте до 14 лет либо перевозит ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье, в велоколяске или в прицепе, предназначенном для эксплуатации с велосипедом.

Возраст велосипедиста увеличен в ПДД до 14 лет с 25 июля 2017 года.

24.3. Движение велосипедистов в возрасте от 7 до 14 лет должно осуществляться только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон.

24.4. Движение велосипедистов в возрасте младше 7 лет должно осуществляться только по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам (на стороне для движения пешеходов), а также в пределах пешеходных зон.

24.5. При движении велосипедистов по правому краю проезжей части в случаях, предусмотренных настоящими Правилами, велосипедисты должны двигаться только в один ряд. Допускается движение колонны велосипедистов в два ряда в случае, если габаритная ширина велосипедов не превышает 0,75 м. Колонна велосипедистов должна быть разделена на группы по 10 велосипедистов в случае однорядного движения либо на группы по 10 пар в случае двухрядного движения. Для облегчения обгона расстояние между группами должно составлять 80 – 100 м.

24.6. Если движение велосипедиста по тротуару, пешеходной дорожке, обочине или в пределах пешеходных зон подвергает опасности или создает помехи для движения иных лиц, велосипедист должен спешиться и руководствоваться требованиями, предусмотренными настоящими Правилами для движения пешеходов.

24.7. Водители мопедов должны двигаться по правому краю проезжей части в один ряд либо по полосе для велосипедистов. Допускается движение водителей мопедов по обочине, если это не создает помех пешеходам.

24.8. Велосипедистам и водителям мопедов запрещается:

- управлять велосипедом, мопедом, не держась за руль хотя бы одной рукой;
- перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению;
- перевозить пассажиров, если это не предусмотрено конструкцией транспортного средства;
- перевозить детей до 7 лет при отсутствии специально оборудованных для них мест;
- 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);
- двигаться по дороге без застегнутого мотошлема (для водителей мопедов);

- пересекать дорогу по пешеходным переходам.

24.9. Запрещается буксировка велосипедов и мопедов, а также буксировка велосипедами и мопедами, кроме буксировки прицепа, предназначенного для эксплуатации с велосипедом или мопедом.

24.10. При движении в темное время суток или в условиях недостаточной видимости велосипедистам и водителям мопедов рекомендуется иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями других транспортных средств.

24.11. В велосипедной зоне:

велосипедисты имеют преимущество перед механическими транспортными средствами, а также могут двигаться по всей ширине проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении, при соблюдении требований пунктов 9.1 (1) – 9.3 и 9.6 – 9.12 настоящих Правил;

пешеходам разрешается переходить проезжую часть в любом месте при условии соблюдения требований пунктов 4.4 – 4.7 настоящих Правил.

15.25. Дополнительные требования к движению гужевых повозок, а также к прогону животных

25.1. Управлять гужевой повозкой (санями), быть погонщиком вьючных, верховых животных или стада при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет.

25.2. Гужевые повозки (сани), верховые и вьючные животные должны двигаться только в один ряд возможно правее. Допускается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

Колонны гужевых повозок (саней), верховых и вьючных животных при движении по проезжей части должны быть разделены на группы по 10 верховых и вьючных животных и по 5 повозок (саней). Для облегчения обгона расстояние между группами должно составлять 80 – 100 м.

25.3. Водитель гужевой повозки (саней) при выезде на дорогу с прилега-

ющей территории или со второстепенной дороги в местах с ограниченной обзорностью должен вести животное под уздцы.

25.4. Животных по дороге следует перегонять, как правило, в светлое время суток. Погонщики должны направлять животных как можно ближе к правому краю дороги.

25.5. При прогоне животных через железнодорожные пути стадо должно быть разделено на группы такой численности, чтобы с учетом количества погонщиков был обеспечен безопасный прогон каждой группы.

25.6. Водителям гужевых повозок (саней), погонщикам вьючных, верховых животных и скота запрещается:

- оставлять на дороге животных без надзора;
- прогонять животных через железнодорожные пути и дороги вне специально отведенных мест, а также в темное время суток и в условиях недостаточной видимости (кроме скотопрогонов на разных уровнях);
- вести животных по дороге с асфальто- и цементобетонным покрытием при наличии иных путей.

16.26. Нормы времени управления транспортным средством и отдыха

26.1. Не позднее 4 часов 30 минут с момента начала управления транспортным средством или с момента начала очередного периода управления транспортным средством водитель обязан сделать перерыв для отдыха от управления транспортным средством продолжительностью не менее 45 минут, после которого этим водителем может быть начат очередной период управления транспортным средством. Указанный перерыв для отдыха может быть разделен на 2 части или более, первая из которых должна составлять не менее 15 минут, а последняя – не менее 30 минут.

26.2. Время управления транспортным средством не должно превышать:

- 9 часов в течение периода, не превышающего 24 часов с момента

начала управления транспортным средством, после завершения ежедневного или еженедельного отдыха. Допускается увеличение этого времени до 10 часов, но не более 2 раз в течение календарной недели;

- 56 часов в течение календарной недели;
- 90 часов в течение 2 календарных недель.

26.3. Отдых водителя от управления транспортным средством должен быть непрерывным и составлять:

- не менее 11 часов в течение периода, не превышающего 24 часов (ежедневный отдых). Допускается сокращение этого времени до 9 часов, но не более 3 раз в течение периода, не превышающего шести 24-часовых периодов с момента завершения еженедельного отдыха;

- не менее 45 часов в течение периода, не превышающего шести 24-часовых периодов с момента завершения еженедельного отдыха (еженедельный отдых). Допускается сокращение этого времени до 24 часов, но не более одного раза в течение 2 подряд календарных недель. Разница времени, на которую сокращен еженедельный отдых, в полном объеме должна быть в течение 3 подряд календарных недель после окончания календарной недели, в которой еженедельный отдых был сокращен, использована водителем на отдых от управления транспортным средством.

26.4. При достижении предельного времени управления транспортным средством, предусмотренного пунктом 26.1 и (или) абзацем вторым пункта 26.2 настоящих Правил, и при отсутствии места стоянки для отдыха водитель вправе увеличить период управления транспортным средством на время, необходимое для движения с соблюдением необходимых мер предосторожности до ближайшего места стоянки для отдыха, но не более чем:

- на 1 час – для случая, указанного в пункте 26.1 настоящих Правил;
- на 2 часа – для случая, указанного в абзаце втором пункта 26.2 настоящих Правил.

Примечание. Положения настоящего раздела применяются в отношении физических лиц, осуществляющих эксплуатацию грузовых автомобилей, раз-

решенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, и автобусов. Указанные физические лица по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, предоставляют доступ к тахографу и карте водителя, используемой совместно с тахографом, а также осуществляют по требованию этих должностных лиц вывод на печать информации из тахографа.

Контрольные вопросы

1. В каких местах запрещен обгон?
2. В каких случаях разрешается остановка транспортных средств на левой стороне дороге?
3. В каких местах запрещается остановка и стоянка транспортных средств?
4. Классификация перекрестков.
5. В каких случаях трамвай уступает дорогу безрельсовым транспортным средствам?
6. Правила проезда нерегулируемых перекрестков.
7. Разновидности пешеходных переходов.
8. В каких случаях запрещается выезжать на железнодорожный переезд?
9. Что запрещается на автомагистралях?
10. Что запрещается в жилых зонах?
11. Каким транспортным средствам разрешается движение по полосам для маршрутных транспортных средств?
12. Действия водителя при ослеплении светом фар.
13. В каких случаях можно использовать противотуманные фары?
14. В каких случаях запрещается буксировка транспортных средств?
15. Правила перевозки детей на автомобилях и мотоциклах.
16. При каких условиях допускается перевозка грузов?
17. Что запрещается водителям велосипедов и мопедов?

Литература

1. ПДД 2020, 2021 с комментариями онлайн AVTONAUKA.RU. Официальный текст Правил дорожного движения Российской Федерации (ПДД 2020-2021 онлайн) с комментариями (пояснениями) и иллюстрациями, в действующей редакции с последними изменениями от 1 сентября 2021 г.
2. Примерная программа подготовки водителей транспортных средств категории "В": приказ М-ва образования и науки Рос. Федерации от 18 июня 2010 г. N 636.
3. Зеленин С.Ф. Правила дорожного движения с комментариями для всех понятным языком. М.: Изд-во: «Мир автокниг», 2009.
4. Экзаменационные (тематические) задачи категорий «А», «В» с комментариями / Г. Громаковский, С. Бачманов, Я. Репин и др. М.: ООО «ИДТР», 2014. 224 с.

Учебное издание

Самусенко Владимир Иванович

Ковалев Александр Федорович

Сакович Наталия Евгениевна

Основы законодательства в сфере дорожного движения

Часть II «Правила дорожного движения РФ»

Учебное пособие

для подготовки водителей автотранспортных средств

Редактор Осипова Е.Н.

Подписано к печати 15.02.2022 г. Формат 60x84 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Усл. п. л. 7,03. Тираж 25 экз. Изд. № 7211.

Издательство Брянского государственного аграрного университета
243365 Брянская обл., Выгоничский район, с. Кокино, Брянский ГАУ