

Донбаська національна академія будівництва і архітектури

Донецький юридичний інститут МВС України

Управління ДАІ ГУМВС України в Донецькій області

За загальною редакцією В.Ф. Коробкіна та М.Ю. Веселова

**РОЗПОРЯДЧО-РЕГУЛЮВАЛЬНІ ДІЇ
ПРАЦІВНИКІВ ДОРОЖНЬО-ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ
ДАІ В УМОВАХ ПРОВЕДЕННЯ
«ЄВРО-2012»**

Науково-практичні рекомендації

**Бугрім О.В., Веселов М.Ю.,
Величко Д.А., Карфідов О.П.,
Коробкін В.Ф., Сахно А.П.**

Рекомендовано вченою радою
ДонНАБА
як науково-практичне видання



Донецьк – 2012

УДК 342.95; 351. 811(075.8)
ББК 67.99(2) 116.31 Я 7
Р–38

Рекомендовано до друку вченою
радою ДонНАБА, протокол
від 27.02.2012 № 6

Розпорядчо-регулювальні дії працівників дорожньо-патрульної служби ДАІ в умовах проведення ЄВРО-2012 : науково-практичні рекомендації / За заг. ред. В.Ф. Коробкіна та М.Ю. Веселова / авт. кол. Бугрім О.В., Веселов М.Ю., Величко Д.А. та ін. – Донецьк : ДонНАБА, ДЮІ МВС України, 2012. – 84 с.: іл.

Рецензенти:

Григоришин О.М. – начальник кафедри ОКБДР Львівського державного університету внутрішніх справ, кандидат фізико-математичних наук, полковник міліції;

Дзіна Ю.О. – заступник начальника УДАІ ГУМВС України в Донецькій області, майор міліції;

Галімшина Г.В. – старший юрисконсульт відділу моніторингу та юридичного забезпечення УДАІ ГУМВС України в Донецькій області, кандидат юридичних наук, капітан міліції.

У науково-практичних рекомендаціях розкрито сутність розпорядчо-регулювальних дій як методу несення дорожньо-патрульної служби. Визначено методика щодо проведення занять з техніки ручного регулювання та порядок прищеплення навичок ручного регулювання дорожнього руху особовому складу підрозділів ДПС ДАІ.

Науково-практичні рекомендації призначені для: керівного складу стройових підрозділів ДПС ДАІ для використання на заняттях у системі службової підготовки інспекторів ДПС в умовах проведення ЄВРО-2012; науково-педагогічного та педагогічного складу навчальних закладів системи МВС України, що здійснюють підготовку фахівців для підрозділів Державтоінспекції.

Авторський колектив:

Бугрім О.В. – викладач кафедри організації служби та дізнання в підрозділах ДАІ Донецького юридичного інституту МВС України;

Веселов М.Ю. – начальник кафедри організації служби та дізнання в підрозділах ДАІ Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник;

Величко Д.А. – заступник начальника УДАІ ГУМВС України в Донецькій області;

Карфідов О.П. – викладач кафедри спеціальних дисциплін Донецького юридичного інституту МВС України;

Коробкін В.Ф. – доцент кафедри «Автомобілі та автомобільне господарство» ДонНАБА, кандидат технічних наук, доцент;

Сахно А.П. – викладач кафедри адміністративної діяльності ДАІ Донецького юридичного інституту МВС України.

УДК 342.95; 351. 811(075.8)
ББК 67.99(2) 116.31 Я 7
Р–38

© Коробкін В.Ф., Веселов М.Ю.,
Бугрім О.В., Величко Д.А. та ін., 2012
© Вид. дім ... , 2012

З М І С Т

| | |
|---|----|
| Список умовних скорочень | 5 |
| Передмова | 6 |
| Розділ I. Розпорядчо-регулювальні дії, як метод несення дорожньо-патрульної служби | 10 |
| 1.1. Правові аспекти ручного регулювання дорожнього руху | 10 |
| 1.2. Історичні передумови виникнення та розвитку ручного регулювання дорожнього руху | 20 |
| 1.3. Розпорядчо-регулювальні дії, як основний метод несення дорожньо-патрульної служби під час проведення ЄВРО-2012 | 26 |
| 1.4. Особливості ручного регулювання дорожнього руху у темний час доби або в умовах недостатньої видимості | 32 |
| 1.5. Особливості ручного регулювання у місцях з інтенсивним дорожнім рухом | 34 |
| 1.6. Заходи особистої безпеки під час ручного регулювання дорожнього руху | 35 |
| 1.7. Операція «Регулювальник» | 38 |
| Висновки до розділу | 39 |
| Розділ II. Методика проведення занять з техніки ручного регулювання | 40 |
| 2.1. Загальні вимоги | 40 |
| 2.2. I-й етап проведення занять (ознайомлення з основними та додатковими сигналами регулювальника) | 42 |
| 2.3. II-й етап проведення занять (відпрацювання навичок регулювання дорожнього руху на «навчальному перехресті» або полігоні) | 57 |
| 2.4. III-й етап проведення занять (відпрацювання навичок регулювання дорожнього руху на перехресті із середньою інтенсивністю транспортних потоків) | 58 |

| | |
|--|-----------|
| 2.5. Критерії оцінки рівня знань та вмінь, необхідних для здійснення регулювання дорожнього руху | 61 |
| Розділ III. Засоби діагностики знань | 63 |
| 3.1. Питання для контролю | 63 |
| 3.2. Перевір себе! Питання для самоконтролю | 63 |
| 3.3. Відповіді до питань для самоконтролю | 69 |
| 3.4. Рішення ситуаційних завдань | 70 |
| 3.5. Відповіді на завдання № 1-12 | 77 |
| Додатки | 79 |
| Література | 83 |

СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

| | | |
|-------------|---|--|
| АСДУ | - | автоматизована система диспетчерського управління; |
| АСКДР | - | автоматизована система керування дорожнім рухом; |
| АСУТ | - | автоматизовані системи управління транспортом; |
| ГУМВС | - | Головне управління Міністерства внутрішніх справ; |
| ДАІ | - | Державна автомобільна інспекція; |
| ДПС | - | дорожньо-патрульна служба; |
| ДТП | - | дорожньо-транспортна пригода; |
| ЗМІ | - | засоби масової інформації; |
| МВС | - | Міністерство внутрішніх справ; |
| ОВС | - | орган(и) внутрішніх справ; |
| ПДР | - | Правила дорожнього руху; |
| РВР | - | регулювання вуличного руху; |
| РНК СРСР | - | Рада Народних Комісарів Союзу Радянських Соціалістичних Республік; |
| РСМ НКВС | - | Робітничо-селянська міліція Народного Комісаріату внутрішніх справ; |
| США | - | Сполучені Штати Америки; |
| УЄФА | - | Союз європейських футбольних асоціацій (англ. Union of European Football Associations, скор. UEFA, в українській транслітерації УЄФА); |
| УМВС | - | Управління Міністерства внутрішніх справ; |
| ESTC | - | European Credit Transfer and Accumulation System (у перекладі з англ. – Європейська система переведення та накопичення кредитів) – загальноєвропейська система обліку навчальної роботи студентів під час освоєння освітньої програми або курсу; |
| VIP-персона | - | Very Important Person (у перекладі з англ. – «дуже важлива персона») – людина, що має персональні привілеї, пільги через свій високий статус, популярність або капітал. |

ПЕРЕДМОВА

Чемпіонат Європи з футболу 2012 року (пол. Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej 2012), (офіційно УЄФА Євро 2012) – 14-ий чемпіонат Європи, який відбудеться в Україні та Польщі з 8 червня по 1 липня 2012 року.

11 грудня 2009 року та 4 жовтня 2010 року після засідань Виконкому УЄФА було ухвалено остаточне рішення про розподіл матчів міст-господарів України та Польщі, які проведуть Євро-2012. В Україні турнір прийматимуть чотири міста: Київ, Донецьк, Львів і Харків. Право провести Фінал Чемпіонату Європи затверджено за київським НСК «Олімпійський». У Польщі турнір прийматимуть також чотири міста: Варшава, Познань, Гданськ і Вроцлав. Матч-відкриття прийматиме варшавський стадіон «Національний».

Важко переоцінити масштаби і значення майбутнього міжнародного заходу. Тисячі людей і десятки організацій будуть задіяні в підготовці і проведенні чемпіонату. За попередніми прогнозами до чемпіонату очікується прибуття понад 200 тисяч осіб. Це гості та учасники чемпіонату.

У будь-якій країні проведення великих заходів, які відвідує величезна кількість людей з усього світу, пов'язане із широким спектром ризиків.

Завданнями країн, які проводитимуть Євро-2012 полягає у створенні правових, соціальних, економічних та організаційних умов для успішного проведення чемпіонату. Забезпечення належної організації функціонування транспортної інфраструктури та її безпека у період проведення чемпіонату є однією з визначальних умов успіху заходу світового масштабу та іміджу держави.

Основними напрямками щодо забезпечення безпеки громадського порядку та безпеки дорожнього руху можна вважати такі пріоритети:

- керування натовпом та безпека спортивних об'єктів;
- безпека споруд та місць проведення заходів;
- безпека громадської транспортної інфраструктури.

Безперечно, матчі створять додаткове навантаження на громадську транспортну систему у містах та між містами, незалежно від запланованого оновлення та модернізації транспортної інфраструктури. Додаткові проблеми для безпеки складатиме те, що багато користувачів системи транспорту будуть новачками у цих містах та у країні, не говоритимуть місцевою мовою.

Безпека громадської транспортної системи буде посилена завдяки широкій модернізації та збільшення її спроможності напередодні УЄФА Євро-2012. Для прийняття закордонних глядачів необхідно буде передбачити інформаційні написи англійською мовою на всій системі громадського транспорту, та встановити інформаційні пункти у ключових транспортних пунктах, де чергуватимуть англомовні співробітники для надання інформації.

Досвід зарубіжних держав свідчить про те, що широке використання системи автоматизованого управління дорожнім рухом на автомобільних магістралях, зокрема у США та країнах Європи забезпечує належне функціонування транспорту та управління дорожнім рухом.

Програма впровадження автоматичної системи управління дорожнім рухом включає в себе: застосування дорожніх знаків із змінним повідомленнями, що попереджають автомобілістів у режимі реального часу про дорожні пригоди; дорожньо-метеорологічну інформаційну систему, яка інформує водіїв про несприятливі погодні дорожні умови; комунікаційні технології мережі Інтернет і мобільного зв'язку, що передають інформацію водіям, яка допомагає їм планувати поїздки і рекомендує швидкісні обмеження для різних умов руху; контрольні позначки з дорожнього «трафіку» для зменшення заторів та покращення швидкісних характеристик транспортного потоку; дорожні сенсори і відеокамери, що забезпечують надання миттєвої інформації правоохоронним органам і рятувальним службам¹.

У США встановлюються світлофори, які повідомляють водієві подробиці про дорожню ситуацію. Наприклад, Департамент транспорту американського штату Мічиган встановив на восьмикілометровій ділянці федеральної траси Телеграф-роуд «розумні світлофори». Вони рекомендують водіям, з якою швидкістю необхідно рухатись, щоб проїхати весь шлях тільки в режимі зеленого світла. «Розумний світлофор», зафіксувавши наближення авто, подасть йому сигнал, наприклад: «Зелене світло буде горіти ще 20 секунд», або «Якщо ви їхатимете зі швидкістю 40-42 милі на годину (65-68 кілометрів на годину), то зможете проїхати всі світлофори без зупинок». Для того щоб водій міг отримати такі повідомлення, у його автомобіль вмонтовуються спеціальні датчики. До експерименту в штаті Мічиган вже підключилися фахівці корпорацій Nissan і Chrysler, які встановлять

¹ «Розумні дороги» Київ [Інтернет ресурс]. // режим доступу : <http://ukraine2012.gov.ua/comments/27010/>.

передавачі в тестові автомобілі та проводять випробування дії світлофорів. Найближчим часом «розумні світлофори» планується встановити ще на декількох трасах США. З їх допомогою департамент транспорту штату Мічиган розраховує покращити дорожньо-транспортну ситуацію, а також зменшити витрати пального.

В Україні також започатковано впровадження автоматизованої системи управління дорожнім рухом. Так, в місті Києві в 2006 році була затверджена і частково впроваджена «Програма розвитку автоматизованих систем управління транспортом м. Києва АСУТ (АСКДР, АСДУ) на 2007-2009 роки».

В рамках реалізації даної програми три роки тому було розпочато будову автоматичної системи управління транспортом. Зараз вона працює у тестовому режимі на 15-х перехрестях центральної частини столиці.

Додатково встановлюють нові дорожні знаки, які вказують водіям, напрямки руху, щоб уникнути заторів. На багатьох електронних табло відображається температура повітря, щільність потоку транспортних засобів руху, інформація про дорожню ситуацію на наступному перехресті. Керовані знаки можуть також виводити допоміжну інформацію (про ремонтні роботи на дорозі, обмеження руху по напрямках тощо). Великі електронні табло вже з'явилися над головними київськими проспектами (поки що їх близько тридцяти).

За підрахунками столичної влади, електронна система допоможе зменшити кількість заторів на чверть, а кількість ДТП – на 20%¹.

Впровадження автоматичної системи управління дорожнім рухом у містах України потребують значних фінансових витрат, але, на нашу думку, це дозволить забезпечити виконання вимог УЄФА щодо проведення чемпіонату Європи з футболу.

Як свідчить досвід країн, які організовували проведення чемпіонатів та спортивних олімпіад, впровадження автоматичної системи управління дорожнім рухом дає змогу на високому рівні забезпечити ефективність проведення таких масових заходів, і забезпечити безперервний і безпечний рух громадян держави та її гостей. Але, остаточно вирішити усі проблемні питання, та передбачити можливі ускладнення в організації дорожнього руху таким шляхом не вдасться.

¹ «Розумні дороги» Києва [Інтернет ресурс]. // режим доступу : <http://ukraine2012.gov.ua/comments/27010/>.

Крім автоматизованого управління дорожнім рухом значну роль у забезпеченні безпечного та безперебійного руху транспортних засобів та пішоходів відіграє розпорядчо-регулювальні дії (або ручне регулювання) працівників підрозділів Державтоінспекції. Виконання таких дій з боку працівників ДАІ вимагає від особового складу безумовного знання вимог Правил дорожнього руху, чіткого уявлення дорожніх умов та ситуації, що складається на ділянці вулично-шляхової мережі, певної фізичної та психологічної готовності в умовах напруженого режиму роботи.

Здійснення розпорядчо-регулювальних дій працівниками підрозділів ДАІ в умовах проведення в Україні Чемпіонату Європи з футболу 2012 року ускладнюється такими обставинами, як тривале перебування (протягом місяцю) великої кількості людей у містах де будуть проходити футбольні матчі; значне збільшення учасників дорожнього руху, які недостатньо знають або не знають місцевість та особливості організації дорожнього руху; дотримання протокольних заходів зустрічі та забезпечення безпеки руху гостей та учасників чемпіонату, представників УЄФА на маршрутах руху до стадіонів, місць відпочинку і т.ін.; наявність представників міжнародних організацій, закордонних засобів масової інформації; підвищений рівень психологічної напруженості вболівальників під час проведення футбольних матчів тощо.

Як свідчить практика, проведення таких масових заходів створює екстремальну ситуацію для сфери правоохоронної діяльності, що, у свою чергу, викликає потребу особливої підготовки правоохоронців для забезпечення належного порядку у дні проведення чемпіонату¹.

Тому підготовка необхідної кількості фахівців з питань організації та проведення чемпіонату, зокрема і працівників ДАІ є однією з організаційних умов для успішного проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу².

¹ Застосування ОВС норм та інститутів кримінального та адміністративного законодавства під час проведення Євро-2012 : навчальний посібник / [за заг. ред. П.Л. Фріса]. – Івано-Франківськ, Надвірна : ЗАТ «Надвірнянська друкарня», 2011. – 868 с. (С. 5).

² Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу : постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2010 р. № 357. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 39. – Стор. 44, стаття 1297.

РОЗДІЛ І. РОЗПОРЯДЧО-РЕГУЛЮВАЛЬНІ ДІЇ, ЯК МЕТОД НЕСЕННЯ ДОРОЖНЬО-ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ

1.1. Правові аспекти ручного регулювання дорожнього руху.

Дорожній рух – процес руху по дорогах транспортних засобів та учасників дорожнього руху, сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дороги¹.

З метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища правові та соціальні основи дорожнього руху визначаються на міжнародному та національному законодавчому рівні більшості сучасних держав.

Регулювання дорожнього руху є однією з форм забезпечення його безпеки та нормального функціонування. Згідно з Правилами дорожнього руху України (п. 8.1) таке регулювання здійснюється за допомогою дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього обладнання, світлофорів, а також регулювальниками².

Визначення терміну «регулювальник» наведено у цих же Правилах (п. 1.10), ним може бути – працівник міліції, військової інспекції безпеки дорожнього руху, дорожньо-експлуатаційної служби, черговий на залізничному переїзді, поромній переправі, які мають відповідне посвідчення та екіпіровку (формений одяг або розпізнавальний знак, нарукавна пов'язка, жезл, диск з червоним сигналом чи світлоповертачем, червоний ліхтар або прапорець) і регулюють дорожній рух. Отже, коло осіб (суб'єктів), які можуть приймати участь у розпорядчо-регулювальних діях не обмежується лише працівниками підрозділів Державтоінспекції. Але Правила (п. 8.8) підкреслюють, що жезл використовується лише працівниками підрозділів Державтоінспекції та військової інспекції безпеки дорожнього руху. Для привертання уваги учасників дорожнього руху використовується

¹ Великий тлумачний словник сучасної української мови (2-е видання) / Голов. ред. В.Т. Бусел, редактори-лексикографи: В.Т. Бусел, М.Д. Василюк-Дерибас, О.В. Дмитрієв та ін. – К. : Ірпінь: ВТФ «Перун», 2005. – 1728 с.

² Правила дорожнього руху України, затверджені Постановою Кабінету міністрів України від 10.10.2001 № 1306 [Інтернет ресурс]. // режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п/conv>.

сигнал, поданий свистком. Також, регулювальник може подавати інші сигнали, зрозумілі водіям і пішоходам.

Взагалі термін «регулювати» має наступні тлумачення: а) підкоряти певному порядку, правилу, упорядковувати; б) встановлювати правильну, необхідну для роботи взаємодію частин механізму, приладу; в) робити що-небудь для отримання бажаних результатів, досягнення потрібних показників^{1,2}.

Юридична наука правове регулювання розглядає, як один з основних засобів державного впливу на суспільні відносини з метою їх упорядкування в інтересах людини, суспільства і держави. Правове регулювання забезпечується за допомогою спеціально створеного державою механізму. Головними складовими елементами цього механізму є: а) норми права, зафіксовані в законах та інших правових актах, якими визначається модель можливої та необхідної поведінки суб'єктів суспільних відносин; б) юридичні факти, тобто конкретні життєві обставини, з якими пов'язані виникнення, зміна чи припинення правових відносин; в) власне правові відносини, тобто суспільні відносини, опосередковані нормами права; г) акти реалізації прав та обов'язків суб'єктів суспільних відносин, тобто дій цих суб'єктів у межах приписів відповідних правових норм; д) правові санкції щодо порушників норм права³.

Отже, зазначені риси (з деякими специфічними особливостями) притаманні і розпорядчо-регулювальним діям. Сфера застосування розпорядчо-регулювальних дій є дорожній рух як сукупність суспільних відносин. Модель можливої та необхідної поведінки суб'єктів – учасників дорожнього руху зафіксовані у Правилах дорожнього руху (нормативно-правовий акт, який встановлює єдиний порядок дорожнього руху на всій території України). Реалізація прав та обов'язків суб'єктів відносин, що складаються з приводу розпорядчо-регулювальних дій полягає не у виданні певного акту (документу), а у конклюдентних діях (позиціях тіла та жестах) регулювальника.

Конклюдентні дії – дії особи, що виражають її волевиявлення на встановлення правовідносин не в формі усної чи письмової пропозиції,

¹ Економічна енциклопедія [Інтернет ресурс] // режим доступу : http://tlumach.com.ua/Ekonomichna_entsyklopediya/page/regulyuvaty.6791.

² Словник іншомовних слів [Інтернет ресурс] // режим доступу : http://tlumach.com.ua/slovnyk_inshomovnyk_sliv/search.

³ Юридична енциклопедія : в 6 т. / Редкол. : Ю.С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. – К. : «Укр. енцикл.», 1998. – Т. 5: П-С. – 2003. – 736 с.: іл. (С. 40-41).

а безпосередньо через поведінку, з якої можна зробити висновки про такий намір¹.

Правовий аналіз змісту Правил дорожнього руху свідчить, що наявність регулювальника на ділянці вулично-шляхової мережі може змінювати режими руху через такі ділянки, вводити додаткові вимоги або обмеження тощо, тобто може бути визнано як юридичний факт.

Наприклад, перехрестя та (або) пішохідний перехід, рух по якому регулюється регулювальником вважається регульованим, і навпаки. Наближаючись до нерухомого транспортного засобу з увімкненим проблісковим маячком синього кольору та спеціальним звуковим сигналом (або без увімкненого спеціального звукового сигналу), що стоїть на узбіччі (біля проїзної частини) або на проїзній частині, водій повинен знизити швидкість до 40 км/год та в разі подання регулювальником відповідного сигналу зупинитися. Продовжувати рух можна лише з дозволу регулювальника. Під'їжджаючи до залізничного переїзду, а також починаючи рух після зупинки перед ним, водій зобов'язаний керуватися вказівками і сигналами чергового по переїзду, положенням шлагбаума, світловою та звуковою сигналізацією і т.ін.

Розпорядчо-регулювальні дії – дії, які застосовуються з метою усунення перешкод у русі, надання допомоги учасникам руху в місцях тимчасових заторів, у місцях, де трапилося стихійне лихо або ДТП, під час проведення масових та спеціальних заходів, при несправній світлофорній сигналізації тощо. До таких дій належить регулювання руху за допомогою жестів (руками, жезлом) та свистка².

Правила дорожнього руху наголошують, що сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами дорожніх знаків пріоритету і є обов'язковими для виконання.

Сигналами регулювальника є положення його корпусу, а також жести руками, у тому числі з жезлом або диском з червоним світлоповертачем, які мають такі значення:

а) *руки витягнуті в сторони, опущені або права рука зігнута перед грудьми:*

- з лівого і правого боків – дозволено рух трамвая прямо, нерейковим транспортним засобам – прямо і праворуч; пішоходам

¹ Великий енциклопедичний словник / За ред. Ю.С. Шемшученка. – К. : ТОВ «Видавництво «Юридична думка», 2007. – 992с. (С. 377).

² Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України : наказ МВС України від 27.03.2009 № 111 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Стор. 270, стаття 1777.

дозволено переходити проїзну частину за спиною та перед грудьми регулювальника;

- з боку грудей і спини – рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено;

б) права рука витягнута вперед:

- з лівого боку – дозволено рух трамвая ліворуч, нерейковим транспортним засобам – у всіх напрямках; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною регулювальника;

- з боку грудей – усім транспортним засобам дозволено рух лише праворуч;

- з правого боку та спини – рух усіх транспортних засобів заборонено; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною регулювальника;

в) рука піднята вгору:

- рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено в усіх напрямках¹.

Черговий по переїзду подає сигнал заборони руху – стоячи до водія грудьми або спиною з піднятим над головою жезлом (червоним ліхтарем чи прапорцем), або з витягнутими в сторони руками.

Вимога про зупинку транспортного засобу подається працівником міліції:

а) жезлом або рукою, що вказує на цей транспортний засіб;

б) за допомогою увімкненого пробліскowego маячка синього і червоного або лише червоного кольору та (або) спеціального звукового сигналу;

в) за допомогою гучномовного пристрою;

г) за допомогою спеціального табло, на якому зазначається вимога про зупинку транспортного засобу.

Водій повинен зупинити транспортний засіб у місці, на яке йому буде вказано, з дотриманням правил зупинки.

У разі подання регулювальником сигналу, що забороняє рух, водії повинні зупинитися перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінія) (додаток 2 до Правил дорожнього руху), дорожнім знаком 5.62 «Місце зупинки» (додаток 1 до Правил дорожнього руху), якщо їх немає – не ближче 10 м до найближчої рейки перед залізничним переїздом, перед світлофором, пішохідним переходом, а якщо і вони відсутні та в усіх

¹ Правила дорожнього руху України, затверджені Постановою Кабінету міністрів України від 10.10.2001 № 1306 [Інтернет ресурс] // режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п/conv>.

інших випадках – перед перехрещуваною проїзною частиною, не створюючи перешкод для руху пішоходів.

Регулювання дорожнього руху здійснюється з метою забезпечення організації руху транспортних засобів і пішоходів у місцях проведення аварійно-рятувальних робіт, масових заходів та під час виникнення заторових явищ¹. Отже, з наведеного стає зрозумілим, що ручне регулювання дорожнього руху застосовується як оперативний засіб реагування на ситуації, що змінюють звичайний режим дорожнього руху на будь-якій ділянці дороги. Саме цим ручне регулювання суттєво відрізняється від інших засобів організації дорожнього руху та має безумовні переваги.

Відповідно до статті 27 Закону України «Про дорожній рух» організація дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах здійснюється із застосуванням технічних засобів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом відповідно до правил і стандартів, а також на основі проектів і схем організації дорожнього руху, погоджених із Державтоінспекцією МВС України. Організація дорожнього руху здійснюється спеціалізованими службами, що створюються відповідними органами: на автомобільних дорогах, що перебувають у власності територіальних громад, – органами місцевого самоврядування; на інших автомобільних дорогах – органом державного управління автомобільними дорогами загального користування; на залізничних переїздах – відповідними територіальними органами Державної адміністрації залізничного транспорту України.

У разі виникнення загрози безпеці дорожнього руху, перешкод у русі транспортних засобів і пішоходів відповідні посадові особи Державтоінспекції, дорожніх і комунальних служб мають право вносити оперативні зміни в організацію дорожнього руху і вживати необхідних заходів щодо усунення перешкод². Першочерговими з таких заходів можуть бути уведення Державтоінспекцією МВС України ручного регулювання або обмеження руху на певній ділянці вулично-шляхової мережі.

¹ Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України : наказ МВС України від 27.03.2009 № 111 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Стор. 270, стаття 1777.

² Про дорожній рух : закон України від 28.01.1993 № 3353-ХІІ. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Стаття 338.

Ручне регулювання дорожнього руху переважно покладається на працівників підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції. Здійснення розпорядчо-регулювальних дій є однією з форм (методом) несення дорожньо-патрульної служби¹.

При ускладненні руху такі дії здійснюються для оптимізації транспортних потоків залежно від умов руху за рахунок розподілу транспортних засобів за напрямками, смугами руху, а також обмеження чи заборони окремих маневрів².

Розпорядчо-регулювальні дії з боку працівника міліції дуже часто межує з уведенням певних обмежень для учасників дорожнього руху, що певним чином конфліктує з гарантіями для «кожного, хто на законних підставах перебуває на території України» свободи пересування (стаття 33 Конституції України³). Таким чином, такі обмеження мають бути чітко прописані у законодавчих та інших нормативно-правових актах.

Стаття 11 Закону України «Про міліцію» надає право працівникам міліції обмежувати або забороняти у випадках затримання злочинців, при аваріях, інших надзвичайних обставинах, що загрожують життю і здоров'ю людей, рух транспорту і пішоходів на окремих ділянках вулиць і автомобільних доріг⁴.

Наприклад, Інструкція з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС визначає конкретні дії з боку працівника підрозділу ДПС у наступних випадках:

а) прибувши на місце пригоди, у результаті якої отримали тілесні ушкодження люди, – уживає заходів з огороження місця пригоди необхідною кількістю тимчасових технічних засобів регулювання дорожнім рухом (направляючі конуси, огорожувальна стрічка, дорожні знаки, інформаційні щити «Увага! Оформлення ДТП», інше) та поновлення руху повз місце пригоди або організовує його об'їзд по безпечному маршруту;

¹ Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України : наказ МВС України від 27.03.2009 № 111 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Стор. 270, стаття 1777.

² Організація роботи дорожньо-патрульної служби Державної автомобільної інспекції : підручник / Лозовий В.М., Сірий О.В., Уздемир М.М. та ін. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2011. – 608 с. (С. 115).

³ Конституція України : основний закон від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 72/1 (Спеціальний випуск). – Стор. 15, стаття 2598.

⁴ Про міліцію : закон України від 20.12.1990 № 565-ХІІ. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. – № 4. – Стор. 95, стаття 20.

б) прибувши до місця ДТП за участю транспортного засобу з небезпечним вантажем, – контролює правильність позначення дорожніми знаками місця зупинки; організовує можливі шляхи під'їзду рятувального транспорту та дорожній рух транспорту поза межами зони ураження; у разі неможливості встановлення небезпечних властивостей вантажу перекриває рух на відстані до 300 м від місця пригоди і вживає заходів з недопущення до зони сторонніх осіб; організовує в необхідних випадках рух транспортних засобів в об'їзд місця пригоди;

в) під час ускладнень у дорожньому русі, що виникли в результаті стихійних лих, – вживає заходів щодо оповіщення водіїв про небезпеку. У разі необхідності тимчасово обмежує або забороняє рух, спрямовуючи транспортні засоби в об'їзд небезпечної ділянки¹.

Крім того, у статті 26-1 Закону України «Про дорожній рух» визначено, що тимчасове обмеження або заборона руху транспортних засобів, пішоходів на окремих ділянках вулиць, автомобільних доріг дозволяється також під час проїзду автомобільним транспортом Президента України, Голови Верховної Ради України, Прем'єр-міністра України, а також глав іноземних держав, парламентів і урядів, керівників міжнародних міжурядових організацій та іноземних делегацій, які перебувають в Україні з офіційним візитом. Безпечний та безперешкодний проїзд транспортних засобів з особами, зазначеними в частині першій цієї статті, забезпечується підрозділами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, Управління державної охорони України шляхом запровадження тимчасових обмежень, заборони руху інших учасників дорожнього руху або його регулювання підрозділами Державтоінспекції.

Тимчасове обмеження або заборона руху транспортних засобів, пішоходів на окремих ділянках вулиць, автомобільних доріг встановлюється не раніше ніж за десять хвилин до та відмінюється не пізніше ніж через три хвилини після проїзду осіб, зазначених у частині першій цієї статті. Тимчасово обмежувати або забороняти рух транспортних засобів, пішоходів на окремих ділянках вулиць,

¹ Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України : наказ МВС України від 27.03.2009 № 111 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Стор. 270, стаття 1777.

автомобільних доріг під час проїзду автомобільним транспортом інших осіб, крім зазначених у частині першій цієї статті, забороняється¹.

Ще одним теоретично-правовим аспектом, який потребує гносеологічного підходу є з'ясування питання чим фактично є розпорядчо-регулювальні дії – формою, методом чи способом. Нагадаємо, що Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України розпорядчо-регулювальні дії згадує і серед форм, і серед методів несення дорожньо-патрульної служби.

Під формою адміністративної діяльності міліції Є.М. Моїсеєв розуміє однорідні за своїм характером і правовою природою групи адміністративних дій, за допомогою яких міліція забезпечує громадський порядок, безпеку тощо².

Під формами діяльності органів публічної влади розуміють зовнішню сторону їх функціонування, тобто сукупність його однорідних дій, які здійснюються у певних організаційних рамках, визначених законодавством. Іншими словами, форми діяльності – це однорідна діяльність органів публічної влади, через які реалізуються їх функції.

Проблема форм діяльності органів публічної влади є однією з найбільш дискусійних у сучасному державознавстві, про що свідчить розмаїтість думок щодо питання про їх класифікацію. На думку О.Н. Ярмиша та В.О. Серьогіна, найбільш обґрунтованою і конструктивною є позиція тих учених, що, розглядаючи форми діяльності як особливий структурний елемент правового статусу органів публічної влади, розмежовують правові (юридичні) та організаційні (неправові) форми їх діяльності в залежності від характеру породжуваних наслідків³.

Треба зазначити, що правові форми діяльності серед низки ознак мають таку, яка не співпадає з розпорядчо-регулювальною діяльністю працівників ДАІ, а саме – їх результати завжди закріплюються у

¹ Про дорожній рух : закон України від 28.01.1993 № 3353-ХІІ. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Стаття 338.

² Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ : навчальний посібник / За заг.ред. Моїсеєва Є.М. / Сущенко В.Д., Олефір В.І., Константінов С.Ф. та ін. – К. : КНТ, 2008. – 264 с. (С. 12).

³ Ярмиш О.Н. Державне будівництво та місцеве самоврядування в Україні : підручник / О.Н. Ярмиш, В.О. Серьогін. – Харків : Вид-во Національного ун-ту внутр. справ, 2002. [Інтернет ресурс] // режим доступу : <http://ukrkniga.org.ua/ukrkniga-text/681/13/>.

відповідних процесуальних документах, що мають офіційний характер і встановлену законом форму.

Неправові форми діяльності – це однорідна діяльність, що не вимагає повного і суворого юридичного оформлення, не пов'язана з учиненням юридично значущих дій і прийняттям правових актів.

У сучасній державознавчій літературі висловлено багато підходів до класифікації неправових форм діяльності органів державної влади. Зокрема, російський теоретик М.І. Байтін пропонує виділяти три такі форми: організаційно-регламентуючу, організаційно-господарську й організаційно-ідеологічну, російські фахівці з адміністративного права Д.Н. Бахрах, А.П. Альохін, А.А. Кармолицький, Ю.М. Козлов – власне організаційну діяльність і здійснення матеріально-технічних операцій. Відомий український державознавець О.Ф. Фрицький поряд із правовою, матеріально-технічною і організаційною формами виділяє проміжні організаційно-правові форми.

На наш погляд, більш зручним є поділ, запропонований О.Н. Ярмишем та В.О. Серьогіним, які поділяють неправові форми діяльності органів публічної влади на організаційні й матеріально-технічні¹.

Організаційна діяльність у цілому є підзаконною. Вона здійснюється в рамках чинного законодавства й у межах компетенції органу. Однак правом тут регламентується лише загальна процедура вчинення дій. Організаційні дії найчастіше проводяться в порядку поточної управлінської діяльності. Організаційні форми діяльності поділяються на основні та допоміжні.

Отже за властивостями розпорядчо-регулювальні дії можна визначити як організаційну (неправову) форму діяльності органів внутрішніх справ.

Метод (від др.-грец. – шлях) систематизована сукупність кроків, дій, які необхідно зробити, щоб вирішити поставлену задачу або досягти визначеної мети. Сукупність однорідних методів прийнято називати підходом. Розвиток методів є природним наслідком розвитку наукової думки. Наприклад, у найбільш загальному вигляді методи державного управління Р.А. Калюжний визначає як способи здійснення владно-організуючого впливу керуючих суб'єктів на керовані об'єкти².

¹ Ярмиш О.Н. Державне будівництво та місцеве самоврядування в Україні : підручник / О.Н. Ярмиш, В.О. Серьогін. – Харків : Вид-во Національного ун-ту внутр. справ, 2002. [Інтернет ресурс] // режим доступу : <http://ukrkniga.org.ua/ukrkniga-text/681/13/>.

² Адміністративне право України : академ. курс [підручник] : в 2 т. Т. 1. Загальна частина / ред. колегія : В.Б. Авер'янов (голова). – К. : Вид-во „Юридична думка”, 2004. – 584 с. (С. 296-297).

Поняття «спосіб» має наступні визначення: а) образ дій, прийом здійснення чого-небудь, досягнення чого-небудь; б) дія або система дій, вживані при виконання будь-якої роботи, при здійсненні чого-небудь.

На перший погляд «метод» та «спосіб» синоніми. Разом з тим, вважаємо, що метод є більш ширшим поняттям (враховуючи думку Р.А. Калюжного). Отже, якщо ми згадуємо розпорядчо-регулювальні дії – маємо на увазі метод несення дорожньо-патрульної служби. Якщо кажемо про фактичне здійснення розпорядчо-регулювальних дії, то маємо на увазі форму несення служби. А якщо мова ведеться про регулювання дорожнього руху за допомогою жестів, то у цьому випадку ми зазначаємо спосіб здійснення розпорядчо-регулювальних дії.

Досвід поліції Латвії, Росії, Казахстану та Білорусії свідчить про використання силами дорожньої поліції розпорядчо-регулювальних дій. Зокрема працівники ДПС МВС Біларусі мають право регулювати дорожній рух, зокрема з використанням жестів (згідно типового переліку жестів співробітника дорожньо-патрульної служби по регулюванню дорожнього руху і порядку їх виконання). Дії інспектора ДПС повинні бути зрозумілі учасникам дорожнього руху, а сигнали, що подаються водіям, тлумачитися однозначно і подаватися своєчасно щоб уникнути створення перешкод для руху інших транспортних засобів.

Також, настановою по ДПС Російської Федерації визначено здійснення розпорядливо-регулювальних дій як способу несення ДПС, поряд з такими способами несення ДПС як контроль за поведінкою учасників дорожнього руху, застереження їх від здійснення протиправних дій або припинення правопорушень. До розпорядливо-регулювальних дій відноситься регулювання руху жєстами, яке здійснюється у місцях тимчасових заторів в русі, при проведенні масових і спеціальних заходів, при несправній світлофорній сигналізації, при забезпеченні переходу дорогий пішоходами і в інших випадках ускладнення дорожньої обстановки.

Відповідно до Закону Литовської Рєспубліки «Про діяльність поліції» та інструкції для поліцейських патрулів, поліцейські МВС Латвії здійснюють розпорядчо-регулювальні дії тільки при проведенні ремонту доріг. При проведенні ремонту доріг, поліцейський повинен мати свисток і жєзл регулювальника або коло з червоним відбивачем. Інші випадки використання жєзлу регулювальника не передбачено.

Також Інструкцією органів внутрішніх справ Рєспубліки Казахстан щодо забезпечення безпеки дорожнього руху розпорядливо-

регулювальні дії визначено як основний спосіб несення ДПС. До розпорядливо-регулювальних дій відноситься регулювання руху жєстами руки або жєзла згідно Правил дорожнього руху, що здійснюється в місцях тимчасових заторів в русі, при проведенні масових і спеціальних заходів, при несправній світлофорній сигналізації, при забезпеченні переходу дороги пішоходами і в інших випадках ускладнення дорожньої обстановки.

Аналіз вищезгаданих нормативних документів свідчить, що розпорядчо-регулювальні дії як метод (спосіб) несення ДПС використовується при всіх формах несення дорожньо-патрульної служби, що разом з тим й визначає такі розпорядчо-регулювальні дії як основний спосіб (відповідно до нормативних актів – метод) несення дорожньо-патрульної служби.

1.2. Історичні передумови ручного регулювання дорожнього руху.

З якого часу у людства виникла необхідність у регулюванні дорожнього руху? Здається, з моменту виникнення дорожнього руху як соціального явища, та появою транспортних засобів. І ручне регулювання було однією з перших форм організації дорожнього руху, що обумовлено простотою та доступністю таких дій.

Дослідження історичного аспекту ручного регулювання дорожнього руху свідчать, що у відповідності до наказу Санкт-Петербурзького міського голови генерал-майора Даниїла Драчевського, виданого у жовтні 1907 року перші постові поліцейські в Росії регулювали вуличний рух за допомогою білої тростини. Рухів тростиною у перших регулювальників було всього два. Перший рух слугував для зупинки поодиноких екіпажів та підвід: «Постовий чин під час виймання тростини із чохла, робить нею знак та підіймає її догори у напрямку руху екіпажу, що зупиняється». Другий рух повністю блокував рух транспортних засобів в обох напрямках. Для цього поліцейському необхідно було підняти тростину над головою та зробити декілька кругових рухів. Непокоря регулювальнику каралась, як і зараз у адміністративному порядку¹.

16 серпня 1921 видається наказ по Робітничо-Селянській міліції № 225, за яким її співробітникам наказувалося вчитися не тільки

¹ От трости к жєзлу [Інтернет ресурс] / режим доступу : <http://spbcar.ru/news/archive/2009/4/29/21965>.

політграмоти, арифметики і російській мові, але і в обов'язковому порядку регулювання вуличного руху. А в 1922 р. з'явилася «Інструкція постового міліціонера по порядку користування жезлом». У ній говорилося, що з метою правильного врегулювання вуличного руху, всім постовим міліціонерам вручаються жезли, довжиною 11 вершків, червоного кольору, з жовтою рукояткою¹.

Треба зазначити, що до кінця 1920 року минулого століття спеціальної служби з нагляду за дорожнім рухом не існувало. Працівники міліції здійснювали цю функцію разом з іншими обов'язками. Так, Положення про радянську робітничо-селянську міліцію, затверджене постановою РНК СРСР від 25 травня 1931 року зазначало, що міліція здійснює нагляд за дотриманням Правил вуличного руху, правилами користування трамваями, автобусами, а також наглядає за дотриманням правил громадської безпеки під час проведення будівельних, дорожніх і інших робіт².

Тимчасовим Статутом робітничо-селянської міліції від 20 березня 1931 року до службових обов'язків і прав працівників міліції в частині регулювання міського руху належало:

- нагляд за дотриманням встановлених правил міського руху і вжиття заходів адміністративного впливу у випадках порушення цих правил;
- регулювання міського руху шляхом організації спеціальних постів;
- боротьба з нещасними випадками і аварійністю на транспорті шляхом вивчення умов міського руху і причин, що обумовлюють аварійність;
- нагляд за дотриманням правил виконання робіт пов'язаних з пошкодженням мостів і тротуарів;
- вжиття заходів у порядку виконання встановлених правил організації демонстрацій щодо забезпечення правильного і безперебійного просування колон.

Проте підвищення кількості транспортних засобів вимагало створення спеціальних підрозділів, які б безпосередньо займалися вирішенням питань, пов'язаних з безпекою дорожнього руху. Тому, у

¹ Історія створення ДАІ / УДАІ ГУМВС України в Дніпропетровській області [Інтернет ресурс] // режим доступу : <http://gai.dp.ua/storya-da-nkopolya.html>.

² Положение о рабоче-крестьянской милиции : постановление ЦИК и СНК СССР от 15.05.1931. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. – 1931. – № 33. – Ст. 247.

травні 1931 року при Управлінні робітничо-селянської міліції Москви був утворений окремий загін регулювання вуличного руху (далі – РВР), у містах Тбілісі і Баку – дивізіони. Аналогічні підрозділи стали створюватися і в інших містах СРСР, зокрема і в УРСР. Функціонували вони за рахунок коштів відповідних виконкомів.

10 вересня 1931 року Головне управління робітничо-селянської міліції при РНК РРФСР видало циркуляр «Про порядок організації нагляду за виконанням Правил вуличного руху». У циркулярі з урахуванням досвіду, накопиченого у Москві та Ленінграді, пропонувалося:

1. Опрацювати питання про організацію в усіх великих містах з розвиненим вуличним рухом, в першу чергу у центрах країв та областей, у складі робітничо-селянської міліції інспекцій з регулювання міського руху. Чисельний склад апарату інспекцій визначити в залежності від розмірів міста, кількості міського населення, інтенсивності вуличного руху і інших місцевих умов та надати штати до затвердження до Головного управління робітничо-селянської міліції.

2. Інспекції з регулювання міського руху підпорядкувати безпосередньо начальникові відділу служби.

3. На інспекцію з регулювання руху покласти:

- організацію адміністративного нагляду за виконанням правил міського руху;
- вивчення особливостей міського руху і руху окремих видів транспорту;
- керівництво роботою з регулювання міського руху;
- попередній облік аварійності на транспорті і аналіз динаміки нещасних випадків;
- організацію і підготовку команд з регулювання вуличного руху;
- регулювання вуличної торговельної мережі;
- організацію пропаганди правил міського руху¹.

У грудні 1931 року було проведено союзну нараду з регулювання вуличного руху. Його учасники ухвалили організувати при управліннях міліції союзних республік, країв та областей відділи РВР; у обласних і крайових центрах з менш розвиненим рухом – відділення РВР. Для відділів (відділень) РВР передбачалася наступна структура: відділення (інспекція) руху; відділення (інспекція) адміністративно-слідче; загін

¹ История ГАИ. / Под ред. Федорова В.А. – М., 1996. – 253 с. (С. 137).

(команда) регулювання вуличного руху. Учасники наради визнали необхідним увести для регулювальників руху особливий відмінний знак.

Функціями загону (команди) РВР були:

- нагляд за неухильним дотриманням Правил вуличного руху;
- боротьба з порушниками вуличного руху;
- регулювання руху вуличних потоків і твін.

До порушників застосовувалися наступні заходи: відмітка компостера у документах водія, а після триразового повторення порушення – позбавлення права керування автотранспортом; накладення штрафу з викликом до міліції; повідомлення про порушення за місцем роботи водія; публікація прізвища порушника у пресі тощо.

Для вдосконалення діяльності загонів РВР інструкцією Головного управління робітничо-селянської міліції від 31 жовтня 1932 року був уведений інститут постового міліціонера регулювання вуличного руху. У загальній частині інструкції зазначалося, що регулювання вуличного руху має на меті забезпечення чіткого руху потоків усіх видів транспортних засобів і пішоходів; безпеки руху; швидкого усунення збоїв у русі, а також нагляд за дотриманням водіями і пішоходами Правил вуличного руху і правильної експлуатації транспорту¹.

Період Великої Вітчизняної війни став складним випробуванням для всього радянського народу. Діяльність загонів регулювання вуличного руху на цей час суттєво змінилась. Зокрема, була посилена постова служба, організовувалось несення служби на постах поза межами міст, посилилась боротьба з диверсантами. Загалом, діяльність загонів РВР у період війни, незважаючи на екстремальні умови, забезпечувала виконання покладених на них завдань, що внесло певний вклад у досягнення перемоги над ворогом.

У післявоєнні роки у СРСР та УРСР були створені підрозділи з організації дорожнього руху. Повноваження щодо попередження дорожньо-транспортних пригод, оперативного впливу на процес дорожнього руху та поведінку його учасників було надано дорожньо-патрульній службі. Основними напрямками її діяльності стали:

- контроль за дорожнім рухом;
- застосування заходів адміністративного впливу до порушників;

¹ Інструкція постовому інспектору регулювання уличного движения. – М., 1933. – 21 с. (С. 3).

- узагальнення і аналіз практики застосування цих заходів;
- розробка пропозицій щодо її удосконалення;
- регулювання дорожнього руху;
- проведення невідкладних дій і дізнання з приводу ДТП;
- надання медичної допомоги потерпілим;
- розшук водіїв, які втекли з місця пригоди, викрадених транспортних засобів тощо¹.

Треба нагадати, що основним вітчизняним нормативним актом, який містить перелік жестів регулювання дорожнього руху та їх значення є Правила дорожнього руху. Аж до 1940 року в СРСР не було єдиних правил дорожнього руху, і їх розробка та затвердження ставилися до компетенції місцевих органів влади. У 1940 році були затверджені перші типові правила руху, на базі яких стали створюватися однакові правила на місцях. Важливим етапом у вдосконаленні організації дорожнього руху стало створення в 1957 році нових типових правил руху, з яких були виключені багато не виправдані обмеження. На основі цього документа в 1957-59 роках у більшості союзних республік розроблені і введені республіканські правила руху. Перші єдині для всієї країни «Правила руху вулицями міст, населених пунктів і дорогах СРСР» були уведені в дію у 1961 році. Вони базувалися на Міжнародній Конвенції 1949 року, яка вперше була спільно підписана кількома європейськими країнами. Потім після деякої переробки ці Правила були перезатверджені в 1965 році і діяли до 1 січня 1973 року, коли їх змінили Правила дорожнього руху, засновані на Міжнародній Конвенції 1968 року.

Правила дорожнього руху України було затверджено Постановою Кабінету міністрів України від 10.10.2001 № 1306. І хоча, у подальшому, вони дістали багато змін та доповнень, сигнали регулювальника та їх значення перейшли до них у спадщину з радянських часів, та залишилися без змін.

У перші роки незалежності України МВС України було підготовлено Настанову з дорожньо-патрульної служби, затверджену наказом МВС України від 03.02.92 № 45. У додатках ця Настанова містила основні та додаткові жести (позиції) регулювальника, які доповнювали та на відомчому рівні закріплювали сигнали регулювання,

¹ Хом'як Я.І. Становлення і розвиток органів Державної автомобільної інспекції МВС України (1936 – 2000 рр.) : дис. ...канд.юрид.наук.12.00.01. / Хом'як Я.І. – Львів, 2002. – 192 с. (С. 79).

викладені у Правилах дорожнього руху. Основним знаряддям регулювання залишався жезл з чорно-білими смугами.

Проте жезл не завжди був чорно-білим – перші постові поліцейські в Росії, як зазначалося вище, регулювали вуличний рух за допомогою білої тростини завдовжки близько 50 см.

У 1922 році замість тростини з'явився жезл червоного кольору з жовтою рукояттю, завдовжки 11 вершків (49 см), який працівники РСМ носили зліва на поясному ремені в шкіряному чохлі. А у березні 1933 року жезли скасували: рух регулювався світлофорами, семафорами або спеціальними жестами постового міліціонера. Було ухвалено рішення відмовитися від жезла і перейти на регулювання дорожнього руху «голіруч» – за допомогою жестів (див. малюнок 1«а»).

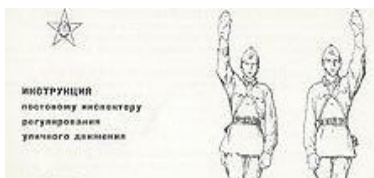
У 1939 році наказом начальника головного управління РСМ НКВС СРСР (у ту пору цю посаду обіймав Іван Серов) була затверджена нова «Інструкція постового регулювальника вуличного руху», відповідно до якої постові знов почали керувати рухом за допомогою жезла – цього разу чорно-білого (див. малюнок 1«б»). Така гамма не випадкова: при різному освітленні людське око по-різному сприймає кольори і відтінки, і лише чорний завжди як чорний і білий як білий, отже саме таке забарвлення краще привертає увагу водіїв.

Друга спроба скасувати жезли була зроблена через 30 років, коли набув чинності наказ «Про введення регулювання руху на вулицях і дорогах жестами замість регулювання жезлом і про порядок носіння спорядження і спецодягу білого кольору». Проте цей документ діяв недовго і був незабаром скасований. Зате завдяки цьому наказові у працівників Державтоінспекції з'явилися білі краги і біла ж портупея^{1,2}.

Еволюція «знаряддя» регулювальника з 1907 до 1939 року, коли був затверджений смугастий чорно-білий жезл проілюстрована на малюнку 2.

¹ От трости к жезлу [Інтернет ресурс]. / режим доступу : <http://spbcar.ru/news/archive/2009/4/29/21965>.

² Черно-белому жезлу сотрудников ГАИ сегодня исполняется 72 года [Інтернет ресурс]. / режим доступу : <http://www.gorod.dp.ua/news/62652>.



« а »



« б »

Малюнок 1



Малюнок 2

1.3. Розпорядчо-регулювальні дії, як основний метод несення дорожньо-патрульної служби під час проведення Євро-2012.

Як наголошено у Державній цільовій програмі підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, з метою успішного проведення в країні зазначеного міжнародного заходу, слід забезпечити створення для вболівальників атмосфери футбольного свята в усіх містах, у яких відбуватимуться матчі чемпіонату¹.

Таким чином завданнями підрозділів ДПС на період проведення чемпіонату стануть:

- нагляд за дорожнім рухом з метою забезпечення його безпеки;
- забезпечення безпечного й безперервного руху транспортних засобів і пішоходів;
- профілактика, попередження та припинення злочинів і адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху.

Працівники підрозділів ДПС повинні мати необхідну професійну підготовку, високі моральні якості, бути дисциплінованими та пильними, стійко переносити труднощі, пов'язані зі службою, бути ввічливими й тактовними в спілкуванні з громадянами та гостями нашої країни.

Забезпечення безпеки дорожнього руху і громадського порядку при проведенні масових заходів здійснюється підрозділами ДПС на підставі спеціальних планів МВС, ГУМВС, УМВС щодо проведення

¹ Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу : постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2010 р. № 357. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 39. – Стор. 44, стаття 1297.

таких заходів. Розстановка сил і засобів підрозділів ДПС при проведенні запланованих заходів проводиться керівництвом управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС.

При проведенні несанкціонованих масових заходів, що можуть виникнути у середовищі футбольних фанів на автомобільних дорогах та інших транспортних спорудах, що супроводжується їх блокуванням, виділення необхідної кількості нарядів ДПС визначає начальник ОВС або керівник оперативного штабу.

На передбачених дислокацією постах і маршрутах патрулювання працівник підрозділу ДПС:

- сприяє безперешкодному проїздові транспортних засобів, що здійснюють перевезення працівників міліції, військових нарядів, а також транспортних засобів аварійно-рятувальних служб, бере участь у здійсненні заходів щодо забезпечення режиму надзвичайного стану;

- уживає заходів щодо забезпечення громадського порядку, попередження та припинення злочинів, адміністративних правопорушень, спостерігає за поведінкою громадян, які знаходяться у зоні території, що обслуговується;

- інформує старшого наряду (чергову частину управління (відділу) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС або командування підрозділу) про всі зміни оперативної обстановки (початок, кількість учасників та обставини проведення цих заходів) і виявлені правопорушення;

- надає допомогу іншим нарядам і постам ОВС у припиненні та документуванні правопорушень;

- спільно з підрозділами ОВС вживає заходів до ліквідації наслідків, пов'язаних з проведенням несанкціонованих масових заходів, і в першу чергу до відновлення безперебійного руху транспортних засобів¹.

З урахуванням обстановки, що склалася, у дислокацію постів і маршрутів патрулювання за узгодженням з керівником (відповідальним за забезпечення режиму надзвичайного стану) можуть вноситися зміни.

Але, як свідчить практика забезпечення безпеки дорожнього руху під час проведення масових заходів, основним методом несення дорожньо-патрульної служби є розпорядчо-регулювальні дії, зокрема ручне регулювання на постах.

¹ Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України : наказ МВС України від 27.03.2009 № 111 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 51. – Стор. 270, стаття 1777.

Під час проведення ЄВРО-2012 розпорядчо-регулювальні дії працівників підрозділів ДПС забезпечуватимуть:

- обмеження або заборону руху транспортних засобів у зоні, що прилягає до місць проведення матчу, буферних зонах вболівальників;

- розміщення на майданчиках, стоянках та інших спеціально відведених місцях автобусів, що здійснюють централізоване доставляння вболівальників, та безпечний їх виїзд після проведення спортивно-масових заходів;

- регулювання транспортних та пішохідних потоків на ділянках вулично-шляхової мережі суміжних з місцем проведення спортивно-масових заходів;

- регулювання транспортних та пішохідних потоків на ділянках вулично-шляхової мережі суміжних з місцями культурного відпочинку та проведення масово-розважальних заходів;

- забезпечення безперешкодного проїзду за маршрутом руху футбольних команд – учасниць матчу, представників УЄФА;

- забезпечення безпеки руху під час проїзду автомобільним транспортом Президента України, Голови Верховної Ради України, Прем'єр-міністра України, а також глав іноземних держав, парламентів і урядів, керівників міжнародних міжурядових організацій та іноземних делегацій, які перебувають в Україні з офіційним візитом.

Окремо зупинимось на з'ясуванні термінології, яка застосовується у нормативно-правових актах, розпорядчих документах, планах з приводу організації та проведення ЄВРО-2012.

Основні поняття та терміни, які мають наступні значення:

Відвідувачі – сукупність вболівальників, гостей, команд учасниць, представників ЗМІ, VIP-персон, сім'ї УЄФА, які можуть відвідувати ЄВРО-2012.

Вболівальник – особа, яка прибуде на ЄВРО-2012 з метою підтримання певної команди.

Сім'я УЄФА – команди, співробітники УЄФА, допінг контроль, арбітри, спонсори, постачальники, офіцери безпеки.

VIP-персони – керівники Урядів Держав, урядові (державні) делегації.

Фан-зона – місце для проведення культурно-масового заходу для вболівальників – перегляду на великому екрані футбольного матчу (наприклад у м. Донецьку визначено 2 майбутні фан-зони, які будуть розташовані на площі ім. Леніна та у парку ім. Щербакова).

Буферна зона (за визначенням УЄФА) – це спеціально відведена зона, призначена для очікування пасажирами їх приїзду в аеропорт в процесі відльоту з певного приймаючого міста.

Підкреслимо, що діяльність працівників ДПС щодо забезпечення дорожнього руху в місцях масового скупчення людей (при масових заходах, проведення футбольних матчів тощо) спрямована на:

- упорядкування руху транспорту та пішоходів;
- уведення обмежень (повного або часткового) у русі транспорту;
- забезпечення безпеки руху при підході до місця проведення масового заходу (фан-зони, стадіону тощо).

У всіх цих випадках несення дорожньо-патрульної служби не можливо без впровадження розпорядчо-регулювальних дій.

Під час проведення заходів ЄВРО-2012 для забезпечення безпеки дорожнього руху працівники ДПС будуть задіяні:

- на постах біля буферних зон;
- на постах біля фан-зон;
- на постах біля основного місця масового заходу стадіону (на пішохідних переходах, перехрестях, місцях парковки транспортних засобів тощо);
- у місцях тимчасового мешкання відвідувачів (вболівальників, гостей, команд учасників, представників ЗМІ, VIP-персон, сім'ї УЄФА тощо);
- на перехрестях для забезпечення безперебійного руху громадського транспорту у разі несправності світлофору та інших непередбачуваних ситуацій (ДТП, аварійно-небезпечні роботи тощо);
- для супроводження транспортних засобів, колон, у яких здійснюється перевезення відвідувачів.

При несенні служби на постах біля буферних зон розпорядчо-регулювальні дії повинні бути спрямовані на:

- уведення обмежень у русі транспорту (особливо проїзду вантажного транспорту, транспорту інших міст);
- забезпечення безпечного та безперешкодного проїзду транспортних засобів та колон відвідувачів;
- роз'яснення учасникам руху щодо обмежень у дорожньому русі;
- перевірку перепусток та допуск відповідного транспорту в необхідну зону.

При несення служби біля фан-зон розпорядчо-регулювальні дії повинні бути спрямовані на:

- на забезпечення безперешкодного та безпечного проїзду, проходу вболівальників до фан-зони;
- забезпечення парковок транспорту у встановлених місцях;
- на заборону та запобігання стоянок та зупинок транспортних засобів на автодорогах, вулицях, що примикають до фан-зон.

Особливе значення розпорядчо-регулювальні дії мають при забезпеченні руху вболівальників до стадіону (перехід пішохідних переходів на перехрестях, вулицях). Дії (жести за допомогою жезлу) повинні обов'язково супроводжуватися додатково сигналом свистка. Якщо інспектор знаходиться на середині проїзної частини то доцільно виділення інших (додаткових) інспекторів ДПС біля тротуарів на початку пішохідного переходу.

Під час несення дорожньо-патрульної служби у місцях тимчасового мешкання відвідувачів розпорядчо-регулювальні дії спрямовані на:

- забезпечення виїзду транспортних засобів, які здійснюють перевезення відвідувачів, на головну дорогу від місця мешкання;
- організацію розташування та охорону транспортних засобів, що прибули за відвідувачами;
- заборону щодо заїзду на стоянку стороннього транспорту.

Виконуючи розпорядчо-регулювальні дії у вищезгаданих випадках, інспектор ДПС повинен розуміти, що його дії мають бути спрямовані на:

- забезпечення безпеки учасників дорожнього руху;
- досягнення успішного проведення заходу (прибуття відвідувачів до стадіону, вболівальників до фан-зони тощо);
- запобігання та припинення можливих порушень, забезпечення дотримання учасниками правил безпечної поведінки на дорогах;
- охорону громадського порядку.

Одним з чинників ефективності розпорядчо-регулювальних дій є їх доступність для розуміння учасниками дорожнього руху. З цього приводу треба зазначити, що по-перше, жести регулювальника мають бути чіткими і зрозумілими та відповідати тим позиціям, які регламентовані у нормативно-правових актах, і по-друге, значення цих жестів мають знати і правильно виконувати учасники дорожнього руху.

Слід зазначити, що сигнали жезлом, за допомогою яких українські регулювальники керують дорожнім рухом, засновані на жестах, запозичених на початку минулого століття з досвіду зарубіжних поліцейських. Проте в теперішній час більшість європейських і американських постових під час здійснення розпорядчо-регулювальних дій, в тому числі й під час проведення спортивно-масових заходів, жезлами не користуються. Тобто діють відповідно до Конвенції про дорожній рух, положення якої (стаття 6) рекомендують передбачити в національному законодавстві, щоб в якості вказівок осіб, уповноважених регулювати дорожній рух, вважалися, зокрема, перераховані нижче сигнали:

а) **піднята вертикально рука** – цей жест означає «увага, стоп» для усіх користувачів дороги, окрім тих водіїв, які не змогли вже зупинитися в умовах достатньої безпеки; крім того, якщо цей сигнал подається на перехресті, водій що вже виїхав на перехрестя, може продовжувати рух;

б) **рука або руки, витягнуті горизонтально** – цей жест означає сигнал «стоп» для усіх користувачів дороги, які, незалежно від напрямку їх руху, рухаються з напрямів, що перетинають напрям, позначений витягнутою рукою або руками особи уповноваженої регулювати дорожній рух; після подачі цього сигналу регулювальник може опустити руку або руки; для водіїв, до яких він обернений грудьми або спиною, цей жест також означає сигнал «стоп»;

в) **похитування червоним вогнем** – цей жест означає сигнал «стоп» для користувачів дороги, у бік яких спрямований цей вогонь¹.

З вищенаведеного можна зробити висновок, що поліцейським в США, Німеччині, Англії, Франції, Італії і багатьох інших країнах для того, щоб віддавати вказівки водіям, досить лише жестів руками. Правда у нічний час або при поганій видимості зарубіжні регулювальники користуються ще і ліхтарями із спеціальними різноколірними насадками, але їх жезлами або палицями назвати не можна. В інших країнах світу регулювальники також можуть віддавати команди лише руками, але не винятком є випадки використання жезлів, тростин, прапорців тощо.

Цікавим є також питання зовнішнього вигляду регулювальника. На фото 1-22 Додатків надані приклади зовнішньої екіпіровки постових

¹ Конвенція про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року, з поправками від 3 березня 1993 року) міжнародний документ ООН. // [Інтернет ресурс] : режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_041/page.

різних країн світу, які здійснюють регулювання дорожнього руху. Дорече, треба зазначити, що зовнішній вигляд регулювальників дуже різняться (треба враховувати «колерит» та національно-культурні традиції певної країни), але жести у загальних рисах схожі.

Якщо порівняти сигнали регулювання дорожнього руху, які визначені у Конвенції про дорожній рух та національні, – закріплені у Правилах дорожнього руху, то помітні деякі розбіжності. Наприклад, крім піднята руку вертикально та витягування їх (рук) горизонтально ПДР України містять ще один основний жест – права рука витягнута вперед, і навпаки, наші вітчизняні регулювальники не використовують такого жесту, як похитування червоним вогнем. Безумовно, доцільно було б привести вимоги регулювання дорожнього руху до міжнародних стандартів. Але водночас цього вже не зробиш. Крім того, на нашу думку, додатковий жест «права рука витягнута вперед» надає можливість регулювальнику більш ефективно розподіляти транспортні та пішохідні потоки (нібито вмикати додаткову секцію світлофору), що сприятиме безперешкодному проїзду та запобігатиме зайвих заторів у русі.

В цілому, жести та позиції регулювальника, які передбачені та використовуються в Україні мають бути зрозумілими для водіїв та пішоходів з інших держав. До цього треба додати, що крім основних жестів, регулювальник може активно використовувати додаткові, що сприяє невербальному та зрозумілому для всіх (незалежно від знання національної мови) спілкуванню з учасниками дорожнього руху.

1.4. Особливості ручного регулювання у темний час доби та в умовах недостатньої видимості.

Як у повсякденній діяльності працівників підрозділів дорожньо-патрульної служби, так і в умовах забезпечення безпеки дорожнього руху під час проведення спортивно-масових заходів, дуже часто для забезпечення безперешкодного руху транспорту, виникає потреба ручного регулювання дорожнього руху в темний час доби, а також в умовах недостатньої видимості.

Враховуючи час проведення матчів Чемпіонату Європи з футболу 2012 року, можна впевнено казати, що лєвова частка часу здійснення розпорядчо-регулювальних дій працівники ДПС ДАІ будуть здійснювати саме у сутінках та темний час доби.

Випадки, коли у темний час доби необхідне здійснення ручного регулювання дорожнього руху, можуть бути такі:

- у разі дорожньо-транспортних пригод;
- під час проведення масових заходів, які супроводжуються введенням обмежень у дорожньому русі;
- під час регулювання на перехрестях для усунення затримок дорожнього руху;
- у разі здійснення спецзаходів тощо.

Для темного часу доби, незалежно від кліматичних умов, працівник ДАІ повинен бути одягнений у спеціальний одяг із світловідбиваючими елементами, мати при собі жезл, який може світитися у темряві, а його місце несення служби має бути визначено за умови постійного джерела світла.

Якщо проїзна частина не освітлюється, а потрібно здійснювати ручне регулювання дорожнього руху, наприклад, у випадку дорожньо-транспортної пригоди, то, з метою вчасного акцентування уваги учасників руху до місця події, зниження їх швидкості руху та забезпечення особистої безпеки, регулювальнику (інспектору ДПС) необхідно виставити на узбіччі дороги патрульний автомобіль з увімкненими світловими проблисковими маячками та зовнішніми світловими приладами.

Усі види робіт на місці ДТП, у тому числі й організація дорожнього руху у зоні ДТП, повинні виконуватися тільки після його (місця ДТП) огорожі технічними засобами організації дорожнього руху відповідно до Інструкції про заходи безпеки при здійсненні оглядів співробітниками органів внутрішніх справ місць дорожньо-транспортних пригод¹.

Особлива увага має бути приділена особистій безпеці регулювальника, який повинен взяти до уваги, що не всі учасники дорожнього руху вчасно та правильно оцінять дорожні умови, – сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги), видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність,

¹ Про затвердження Інструкції про заходи безпеки при здійсненні оглядів співробітниками органів внутрішніх справ місць дорожньо-транспортних пригод : наказ МВС України від 25.12.2004 № 1621. // Збірник нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС України / Під заг. ред. С.Г. Коломійця, С.Г. Протченка / редкол.: С.І. Будник, В.М. Бесчастний, Г.В. Георгієнко та ін. У 3 ч. – Частина 3. – К. : ДДАІ МВС України, ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2009. – 481 с.

шорсткість, зчеплення), а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявність тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стану або дорожню обстановку, – сукупність факторів, що характеризуються дорожніми умовами, наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів та їх стан), які повинен урахувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом, які склалися на проїзній частині.

У зазначених умовах є деякі особливості при подачі сигналів регулювання.

Зокрема при сигналі:

– **«рух у прямому напрямку»** – неодноразові обертальні рухи регулювальника правою рукою з жезлом у потрібному напрямку руху для його учасників, при цьому права рука згинається у лікті, жезл постійно світиться;

– **«поворот ліворуч»** – права рука витягується уперед і здійснюються неодноразові обертальні рухи у горизонтальній або вертикальній площині, для додаткової інформації руху водіям транспортних засобів.

Категорично забороняється швидка зміна сигналів регулювальника!

1.5. Особливості ручного регулювання у місцях з інтенсивним дорожнім рухом.

Для забезпечення безперешкодного проїзду оперативних транспортних засобів, що рухаються з увімкненими проблісковими маячками червоного, червоного і синього або синього кольору, та підвищення пропускної здатності міських вулиць, забезпечення роботи міського пасажирського транспорту (дотримання графіків руху маршрутних транспортних засобів) регулювальнику (інспектору ДПС) доцільно надати перевагу у русі, а саме організувати проїзд за такими пріоритетами:

– оперативним транспортним засобам, що рухаються з увімкненими проблісковими маячками, і, в першу чергу, автомобілям міліції, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, аварійних та рятувальних служб;

– міському пасажирському транспорту загального користування (маршрутним транспортним засобам-автобусам, мікроавтобусам, тролейбусам, трамваям);

– транспортним засобам які рухаються по дорогах з напрямків із найбільшою інтенсивністю руху.

Місце знаходження на перехресті або іншій ділянці вулично-шляхової мережі регулювальнику треба обирати таким чином, щоб по-перше, забезпечувати особисту безпеку; по-друге, знаходитися у полі зору широкого кола учасників дорожнього руху; по-третє, самому бачити дорожню обстановку, транспортні та пішохідні потоки на найбільш можливій відстані.

1.6. Заходи особистої безпеки під час ручного регулювання дорожнього руху.

Найчастіше, розпорядчо-регулювальні дій працівник підрозділу ДПС вимушений здійснювати, перебуваючи на проїзній частині, серед транспортних потоків. Тому забезпеченню заходів особистої безпеки повинно приділятися достатньо уваги як самим регулювальником, так і його командиром взводу, батальйону та ін.

Особиста безпека регулювальника залежить від декількох суб'єктивних та об'єктивних факторів, які впливають на здійснення регулювання.

До суб'єктивних факторів належить:

- екіпіровка регулювальника;
- його готовність до служби, вміння грамотно та зрозуміло для учасників дорожнього руху виконувати ручне регулювання;
- тривалість здійснення ручного регулювання;
- ефективність та цілеспрямованість проведення командиром взводу інструктажу.

До об'єктивних факторів належать:

- особливості ділянки вулично-шляхової мережі (перехрестя, пішохідний перехід, майданчик, ширина проїзної частини, інтенсивність руху транспортних потоків тощо);
- місце розташування регулювальника на проїзній частині, забезпечення його видимості та оглядовості;
- погодно-кліматичні умови;
- час доби та освітленість.

Екіпіровка регулювальника. Незалежно від дорожніх умов і дорожньої обстановки регулювальник (інспектор ДПС) повинен мати при собі відповідне посвідчення, екіпіровку, формений одяг (жилет із світловідбиваючими смугами), жезл, який може світитись у темряві або розпізнавальний знак, нарукавну пов'язку, диск з червоним сигналом чи світлоповертачем, червоний ліхтар або прапорець.

Готовність регулювальника виявляється в його здібностях та сукупності морально-психологічних і професійних якостей здійснювати ручне регулювання дорожнього руху в різноманітних ситуаціях, у тому числі екстремальних, незалежно від дорожніх умов і дорожньої обстановки, психологічного стану регулювальника (інспектора ДПС).

Уміння регулювальника грамотно і зрозуміло для водіїв виконувати регулювання дорожнього руху досягається через досвід його роботи та дбайливе відношення до службової підготовки щодо тренування та чіткого виконання основних і додаткових сигналів. Регулювальник (інспектор ДПС) повинен усвідомити, що своїми діями (подачею основних жестів правою рукою або додаткових лівою рукою) він допомагає водіям зрозуміти сигнали регулювальника, а також повідомити про дорожні умови або дорожню обстановку, які склалися на цій частині дороги.

Тривалість виконання ручного регулювання залежить від здатності посадової особи виконувати обов'язки з регулювання дорожнього руху за будь-яких дорожніх умов, дорожньої обстановки та загазованості навколишнього середовища. Якщо інтенсивність транспортного потоку зростає і дорожні умови або дорожня обстановка ускладнюються, а оперативна обстановка потребує постійного здійснення ручного регулювання, рекомендується щогодинна заміна регулювальника. Це є необхідним заходом зменшення негативного впливу навколишнього (загазованого) середовища та природних факторів (дощ, хуртовина, мороз, спека) на здоров'я особи, що здійснює розпорядчо-регулювальні дії.

Місце розташування регулювальника. Особливим фактором забезпечення особистої безпеки під час регулювання дорожнього руху є місце розташування регулювальника (інспектора ДПС). Місце розташування повинно бути відбито на карті поста або маршруту патрулювання. На проїзній частині бажано використовувати «острівці безпеки», не перебувати без необхідності поза межами тротуару. Розпорядчо-регулювальні дії у темний час доби здійснювати лише на освітленій ділянці у світловідбиваючому спорядженні.

Видимість регулювальника забезпечується його екіпіровкою, розташуванням на дорозі, шириною проїзної частини, видом та конфігурацією перехрестя. Для забезпечення безпеки, видимості та оглядовості регулювальника на місці здійснення розпорядчо-регулювальних дій (посту) доцільно користуватися «острівцями безпеки» або переміщувальними трапеціями (тумбами) висотою не менше 50 см, які повинні бути покриті світлоповертаючими смугами білого та червоного кольору.

Необхідно також забезпечувати попередження водіїв щодо здійснення ручного регулювання дорожнього руху. Недоцільно здійснювати ручне регулювання дорожнього руху, коли ширина проїзної частини 6 м та менше. Якщо дорожні умови або дорожня обстановка на маршруті змушують проводити ручне регулювання, то необхідно здійснювати регулювання дорожнього руху із затриманням одного з транспортних потоків (наприклад, у разі ДТП).

Суттєвим фактором, який впливає та одночасно забезпечує особисту безпеку регулювальника під час здійснення розпорядчо-регулювальних дій, є ефективний та цілеспрямований інструктаж, що повинен проводитися керівниками органів та підрозділів внутрішніх справ.

Інструктаж повинен містити:

- порядок дій регулювальника (інспектора ДПС) під час прийому поста регулювальника;
- перевірку дій регулювальника (інспектора ДПС) у разі виникнення різноманітних ситуацій;
- попередження про заходи особистої безпеки під час регулювання;
- перевірку екіпіровки регулювальника.

Особливу увагу заходам особистої безпеки треба приділяти під час зупинки транспортних засобів. Зупинка транспортних засобів здійснюється за допомогою жезла з використанням поданого свистком сигналу для привертання уваги учасників дорожнього руху. При цьому потрібно враховувати швидкість руху, тип, габарити, вагу транспортного засобу, дорожні умови або дорожню обстановку. Зупинка транспортного засобу здійснюється виключно жезлом, або як виняток – жестом руки. При цьому працівник ДАІ спочатку вказує на транспортний засіб, який повинен зупинитися, а потім – на місце, де йому слід зупинитися.

1.7. Операція «Регулювальник».

З метою усунення заторів транспортних засобів у години «пік» на вулично-дорожній мережі, проведення профілактичної роботи з припинення правопорушень щодо невиконання водіями сигналів регулювальника щорічно підрозділами ДПС ДАІ проводяться операції «Регулювальник».

Термін проведення операції до 2-х тижнів. Умовно проведення операції поділяється на два періоди: підготовчий та основний.

У підготовчий період проведення операції з особовим складом підрозділу ДПС проводяться додаткові заняття з навчання техніки регулювання дорожнього руху. Доцільно через засоби масової інформації вчасно повідомити учасників дорожнього руху про проведення вказаної операції, її мету та завдання.

Під час проведення основного періоду операції «Регулювальник» у години «пік» на перехрестях із інтенсивним рухом транспортних засобів організується робота працівників ДПС ДАІ, яка пов'язана з регулюванням дорожнього руху. Одночасно забезпечується робота груп, які фіксують факти порушення сигналів регулювальника водіями транспортних засобів і пішоходами та складають адміністративні матеріали за відповідні правопорушення. За допомогою засобів масової інформації проводиться щоденна профілактична робота з учасниками дорожнього руху щодо дотримання Правил дорожнього руху і, окремо, сигналів регулювальника.

Форма звітності щодо операції «Регулювальник»:

1. За минулу добу всього виставлено постів регулювання _____.
2. За минулу добу всього організовано роботу груп документування правопорушень _____.
3. Всього виявлено порушень ПДР у період регулювання (з наростаючим підсумком) _____.

В тому числі:

- 3.1 Невиконання вимог регулювальника _____.
- 3.2 Створення аварійних ситуацій _____.
- 3.3 Інші порушення ПДР, допущені водіями при проїзді перехресть _____.

Висновки до розділу.

Регулювання дорожнього руху є однією з форм забезпечення його безпеки та нормального функціонування. Особливого значення це питання набуває під час проведення масових заходів світового рівня.

За результатами теоретичного дослідження такої правової категорії як розпорядчо-регулювальні дії, можна зробити наступні основні висновки:

- за властивостями розпорядчо-регулювальні дії можна визначити як організаційну (неправову) форму діяльності органів внутрішніх справ;

- здійснення розпорядчо-регулювальних дій є однією з форм (методом) несення дорожньо-патрульної служби;

- аналіз нормативних документів свідчить, що розпорядчо-регулювальні дії як метод (спосіб) несення ДПС використовується при всіх формах несення дорожньо-патрульної служби, що разом з тим й визначає такі розпорядчо-регулювальні дії як основний спосіб (відповідно до нормативних актів – метод) несення дорожньо-патрульної служби;

- ручне регулювання дорожнього руху застосовується як оперативний засіб реагування на ситуації, що змінюють звичайний режим дорожнього руху на будь-якій ділянці дороги. Саме цим ручне регулювання суттєво відрізняється від інших засобів організації дорожнього руху та має безумовні переваги;

- забезпечення безпеки дорожнього руху під час проведення масових заходів, основним методом несення дорожньо-патрульної служби є розпорядчо-регулювальні дії, зокрема ручне регулювання на постах.

Тому підготовка необхідної кількості фахівців з питань організації та проведення чемпіонату, зокрема і працівників ДАІ є однією з організаційних умов для успішного проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу.

РОЗДІЛ II. МЕТОДИКА ПРОВЕДЕННЯ ЗАНЯТЬ З ТЕХНІКИ РУЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

2.1. Загальні вимоги.

Згідно з кваліфікаційними вимогами працівники ДПС ДАІ повинні знати порядок використання основних жестів регулювальника і володіти навичками ручного регулювання дорожнього руху.

Працівник ДПС під час несення служби зобов'язаний регулювати дорожній рух, у тому числі з використанням жестів. Одним із основних методів несення служби є розпорядчо-регулювальні дії – це дії, які застосовуються з метою усунення перешкод у русі, надання можливої допомоги учасникам дорожнього руху в місцях тимчасових заторів, де трапилося стихійне лихо або ДТП, під час забезпечення масових та спеціальних заходів, при несправній світлофорній сигналізації тощо. До таких дій належить регулювання руху за допомогою жестів (руками, жезлом) та свистка.

Для прищеплення навичок з техніки ручного регулювання відповідні практичні заняття з інспекторським складом ДПС повинні проводитись у системі службової підготовки стройового підрозділу ДПС та перед проведенням інструктажу, розводу особового складу ДПС.

На посту під час регулювання дорожнього руху для забезпечення безпеки працівника ДАІ та його видимості необхідно застосовувати острівці безпеки або пересувні трапеції висотою не менше 50 см, які повинні бути покриті світлоповертаючими смугами білого та червоного кольору.

Для проведення занять з техніки регулювання дорожнього руху підрозділ ДПС повинен мати стройовий плац зі встановленими дзеркалами або окрему кімнату для інструктажу (розводу) особового складу ДПС із дзеркалами на стінах.

Основною метою проведення занять є прищеплення особам, що навчаються, практичних навичок регулювання дорожнього руху.

Рекомендується процес формування навичок регулювання дорожнього руху розділити на декілька етапів:

I етап – засвоєння теоретичних положень та вимог ПДР щодо виконання учасниками дорожнього руху основних та додаткових сигналів регулювальника;

II етап – відпрацювання навичок регулювання дорожнього руху на умовному “перехресті” (полігоні);

III етап – відпрацювання навичок регулювання дорожнього руху на перехресті з середньою інтенсивністю транспортного потоку.

На I етапі занять формування знань, умінь та навичок відбувається через вивчення теоретичних положень ПДР та практичне виконання основних та додаткових сигналів регулювальника. Особа, яка навчається, повинна чітко усвідомити основні типові сигнали та жести регулювальника, особливо порядок утримання жезла під час виконання сигналів «**Рух у прямому напрямку**», «**Увага!**», «**Поворот ліворуч**». Під час відпрацювання сигналів особлива увага приділяється недопущенню або усуненню помилок, які стосуються порядку виконання сигналів та утримання жезлу. Особа, яка проводить заняття, на цій стадії заняття повинна постійно вказувати тим, хто навчається, на помилки, добиватись їх усунення та правильного виконання сигналів, правильної фіксації жезла. Тільки після досконалого безпомилкового засвоєння порядку виконання сигналів та жестів можливий перехід до II етапу занять.

Під час проведення II етапу занять формування вмій та навичок регулювання дорожнього руху відбувається через відпрацювання групової вправи.

Особи, які навчаються, в умовах створеної ситуації набувають, закріплюють і поглиблюють теоретичні знання і практичні навички в оцінці обстановки та приймають рішення. Під час проведення занять у подальшому вправи можуть ускладнюватися. Особі, яка навчається, необхідно усвідомити та врахувати такі педагогічні закономірності: чим більше вона буде тренувати себе на послідовності конкретних дій у ситуаціях, які моделюються, тим швидше будуть формуватися її навички, необхідні для практичної діяльності; чим ближче будуть наближатися її дії до “автоматизму”, які обумовлені ситуацією, дефіцитом часу, тим вищою буде її професійна майстерність.

Під час проведення III етапу занять (на реальному перехресті) необхідно враховувати, по-перше, рівень підготовленості осіб, які навчаються; по-друге, їх психологічну готовність до виходу на перехрестя.

Враховуючи це, необхідно перші заняття проводити на перехрестях з невеликою інтенсивністю руху транспорту. Також можна відпрацьовувати сигнали регулювальника під час діючих сигналів світлофора, коли регулювальник тільки дублює сигнали світлофора.

Проводити заняття на інших перехрестях, ускладнювати завдання необхідно поступово. Особливу увагу при цьому треба звертати на відпрацювання дій під час прийому поста регулювальника та забезпечення заходів особистої безпеки.

Рекомендації не регламентують розподіл часу, відведеного на етапи занять. Командир стройового підрозділу ДПС (особа, яка проводить заняття) самостійно повинна вибирати розрахунок часу залежно від категорії осіб, які навчаються. Обов'язковою вимогою до початку кожного заняття є проведення стройового огляду особового складу.

2.2. I етап проведення занять. Ознайомлення з основними та додатковими сигналами регулювальника.

Основні сигнали регулювальника

Під час регулювання дорожнього руху інспектор ДПС (регулювальник) подає сигнали, якими є положення його корпусу, а також жести руками, у тому числі з жезлом. При подачі сигналів жезлом у всіх випадках його необхідно тримати так, ніби він є продовженням руки.

Основні сигнали регулювальника за допомогою жезла подаються правою рукою. Жезл застосовується тільки працівниками підрозділів Державтоінспекції (пункт 8.8 Правил дорожнього руху).

Існують основні положення інспектора під час регулювання з жезлом.

Основна (стройова) стійка – стояти необхідно прямо, без напруження, п'яти разом, носки розведені по лінії фронту на ширину ступні, ноги випрямлені в колінах, плечі розгорнуті (без зайвої напруги), руки знаходяться внизу, у правій руці знаходиться жезл, голову тримати прямо, дивитися попереду себе (див. малюнок 3).



Малюнок 3. Основна (стрійова) стійка

Сигнал «Увага!»

Стійка (див. малюнок 4): права рука разом із жезлом піднята вгору. У цьому положенні руку необхідно підняти вгору (вертикально), не згинаючи в лікті. Рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено в усіх напрямках.



Малюнок 4. Сигнал «Увага!»

Сигнал «Поворот ліворуч»

Стійка (див. малюнок 5): права рука разом із жезлом витягнута вперед (горизонтально) на рівні плеча.

Рух транспортних засобів:

- з лівого боку – дозволено рух трамвая ліворуч, нерейковим транспортним засобам – у всіх напрямках;
- з боку грудей – усім транспортним засобам дозволено рух лише праворуч;
- з правого боку та спини – рух усіх транспортних засобів заборонено. Пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною регулювальника.



Малюнок 5. Сигнал «Поворот ліворуч»

Сигнал «Рух у прямому напрямку»

Стійки:

- основна (стройова) – дивитись (малюнок 3);
- права рука разом із жезлом зігнута в лікті перед грудьми (горизонтально) (див. малюнок 6);
- руки горизонтально витягнуті в боки, утворюючи суцільну пряму (див. малюнок 7).

З лівого і правого боків – дозволено рух трамвая прямо, нерейковим транспортним засобам – прямо і праворуч. Пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною та перед грудьми регулювальника.



Малюнок 6. Сигнал «Рух у прямому напрямку»



Малюнок 7. Сигнал «Рух у прямому напрямку»

Додаткові сигнали регулювальника

Додаткові сигнали регулювальник повинен подавати лівою рукою для запрошення водіїв у відповідному напрямку або для заборони руху транспортних засобів (див. малюнки 8 та 9).

Регулювальник може подавати й інші сигнали, зрозумілі водіям та пішоходам (детально будуть розглянуті далі). Сигнал, поданий свистком, служить для привертання уваги учасників руху.



Малюнок 8

Додаткові сигнали



Малюнок 9

Відпрацювання основних сигналів регулювальника

Техніку ручного регулювання можна відпрацьовувати як індивідуально, так і групою з кількох інспекторів чи взводом.

Під час індивідуального відпрацювання техніки ручного регулювання бажано виконувати вправи перед дзеркалом, щоб можна було контролювати свої дії.

Під час відпрацювання техніки ручного регулювання групою чи взводом, заняття повинен проводити найбільш підготовлений працівник: старший інспектор ДПС ДАІ, командир взводу чи інші.

Основна стійка регулювальника



Малюнок 10 (а)



Малюнок 10 (б)

Дії особи, яка проводить заняття

Пояснити і показати, що основне положення (стрійова стійка) (див. малюнок 10) виконується без напруження, таким чином: слід триматися прямо, п'яти поставити разом, а носки розвести по лінії фронту на ширину ступні; ноги в колінах випрямити, але не напружувати їх, груди підняти, а все тіло трохи подати вперед; живіт втягнути; плечі розвернути; руки опустити так, щоб кисті, були повернені долонями всередину, при цьому витягнути повздовж стегон і напівзігнуті пальці; голову тримати високо й прямо, не виставляючи підборіддя; дивитися перед собою; бути готовим до негайної дії. Після цього проконтролювати виконання основної стійки особами, які навчаються.

Дії тих, хто виконує вправу

Спостерігають за особою, яка проводить заняття, виконують основну (стрійову) стійку. Виправляють свої помилки.

Відпрацювання жезлом сигналу «Увага !»



Дії особи, яка проводить заняття

Малюнок 11

Малюнок 12

Малюнок 13

Пояснити й одночасно показати порядок виконання сигналу «Увага!».

Початкове положення – основна (стройова) стійка. Підняти праву руку з жезлом вгору перед собою, пальці стиснуті вздовж жезла, положення якого повинно бути суворо вертикально (див. малюнки 11-13).

Дії тих, хто виконує вправу

За командою, що подається голосом чи свистком, на два рахунки виконують сигнал «Увага!». На рахунок «РАЗ» підіймають жезл угору перед собою і самостійно контролюють положення жезла і руки. На рахунок «ДВА» опускають руку. Таким чином, неодноразово виконуючи цю вправу, відпрацьовують сигнал «Увага!».

Помилки під час виконання

Жезл перехиляється вбік від вертикального розміщення, лікоть чи кисть руки закривають видимість транспортних засобів.

Відпрацювання сигналу «Поворот ліворуч»

Дії особи, яка проводить заняття

Пояснити і показати виконання сигналу «Поворот ліворуч». Права рука з жезлом витягнута вперед, жезл, який тримається пальцями, знаходиться спереду і є продовженням правої руки.



Малюнок 14



Малюнок 15



Малюнок 16

Сигнал «Поворот ліворуч» виконується з двох початкових положень.

I. Початкове положення – **основна (стрійова) стійка** (див. малюнок 14), праву руку з жезлом витягнути вперед на рівні плеча (див. малюнки 15 та 16).

II. Початкове положення – сигнал «Увага!» (див. малюнок 17), опустити праву руку з жезлом вперед на рівні плеча (див. малюнок 18).



Малюнок 17



Малюнок 18

Після показу проконтролювати виконання сигналу **«Поворот ліворуч»**, указати на помилки під час виконання вправи.

Дії тих, хто виконує вправу

*Виконують сигнал **«Поворот ліворуч»** на три рахунки. Подаються команди **«РОБИ РАЗ»** або **«РАЗ»**. Для виконання сигналів на рахунок **«РАЗ»** - підіймають жезл вгору над головою, подаючи сигнал **«Увага!»**, на рахунок **«ДВА»** - витягують праву руку з жезлом перед собою, на рахунок **«ТРИ»** - опускають руку. Таким чином, неодноразово виконуючи дану вправу, відпрацьовують техніку подання сигналу **«Поворот ліворуч»**. Після того, як відпрацювали подання сигналу на місці, ця вправа виконується з поворотом на 90 градусів ліворуч, праворуч і на 180 градусів із розвертанням через ліве плече також на три рахунки.*

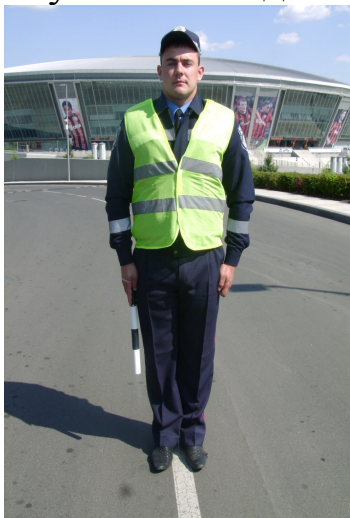
Помилки під час виконання : Жезл розміщений не паралельно до землі.

Сигнал «Рух у прямому напрямку»

Дії особи, яка проводить заняття

Пояснити і показати, що цей сигнал виконується в трьох варіантах.

I. Початкове положення – основна (стройова) стійка (див. малюнок 19), праву руку з жезлом та ліву руку відвести вбік утворюючи суцільну пряму (див. малюнок 20), потім зігнути праву руку разом із жезлом в лікті перед грудьми, жезл указує ліворуч, а ліву руку опустити повздовж тулуба (див. малюнок 21).



Малюнки 19, 20 та 21

II. Початкове положення – сигнал «Увага!» (див. малюнок 22), опустити праву руку з жезлом перед собою на рівень груді (див. малюнок 23).



Малюнки 22 та 23

III. Початкове положення – сигнал «Увага!» (див. малюнок 24), праву руку з жезлом опустити праворуч, а ліву руку відвести ліворуч на рівні плечей, тобто витягнути руки в боки (горизонтально), утворюючи суцільну пряму (див. малюнок 25), потім зігнути праву руку разом із жезлом в лікті перед грудьми, а ліву руку опустити повздовж тулуба (див. малюнок 26).

Після пояснення і показу проконтролювати правильність виконання сигналу, вказати на помилки, виправляючи їх у ході виконання вправи.



Малюнок 24



Малюнок 25



Малюнок 26

Дії тих, хто виконує вправу

Виконують сигнал «Рух у прямому напрямку» на чотири рахунки. На рахунок «**РАЗ**» – підіймають жезл угору над головою, подають сигнал «Увага!», на рахунок «**ДВА**» – ліву і праву руки витягують у боки, на рахунок «**ТРИ**» - одночасно (синхронно) ліву руку опускають вздовж тулуба, а праву згинають в ліктьовому суглобі, жезл у цей час витягнутий ліворуч, на рахунок «**ЧОТИРИ**» – праву руку опускають вздовж тулуба. Таким чином, неодноразово виконуючи цю вправу, відпрацьовують техніку подання сигналу «Рух у прямому напрямку». Після того, як відпрацьовували навички подання цього сигналу на місці, вправу виконують на чотири рахунки, але з поворотом на 90 (або 180) градусів праворуч чи ліворуч, потім на 180 градусів через ліве плече.

Можливі помилки під час виконання

Ліва і права рука не на однаковому рівні. Лікоть не піднятий на рівні грудей і не знаходиться на одній лінії із жезлом під час виконання сигналу.

Відпрацювання додаткових сигналів регулювальника

Додаткові сигнали подаються лівою рукою. Додатковий жест може подаватися для запрошення транспортних засобів або для їх зупинки, наприклад для зупинення транспорту, який рухається зліва:

- початкове положення – основна (стройова) стійка (див. малюнок 27), зігнути ліву руку до плеча, кисть піднята, долоня повернута назовні (див. малюнок 28), потім руку витягнути вбік, кисть піднята, долоня повернута назовні (див. малюнок 29).

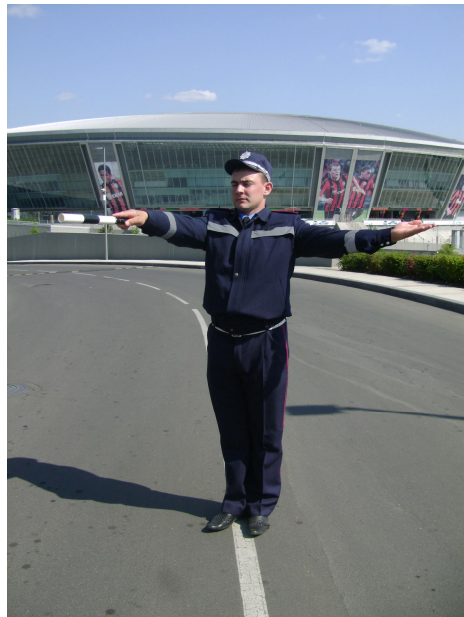


Малюнки 27, 28 та 29

Якщо положення регулювальника буде з витягнутою правою рукою вперед, тобто подано сигнал «**Поворот ліворуч**», то для запрошення транспортних засобів, що наближаються до нього з лівого боку, ліва рука витягується долонею вгору в бік водія і згинанням у ліктьовому суглобі запрошується транспорт для руху прямо чи праворуч (див. малюнки 30 та 31).

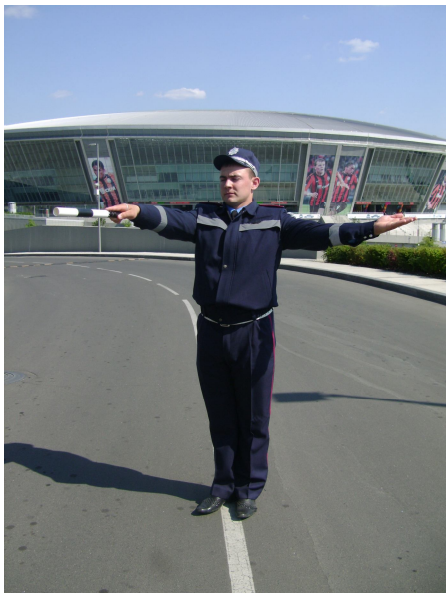


Малюнок 30



Малюнок 31

Для запрошення водіїв, які виконують поворот ліворуч чи розворот з лівого боку, рука також витягується в бік транспортних засобів долонею вгору і по дузі йде до витягнутої вперед правої руки, потім найкоротшою траєкторією повертається в попереднє положення (див. малюнки 32 та 33).



Малюнок 32



Малюнок 33

Для запрошення транспортних засобів з боку грудей, яким необхідно повернути праворуч, ліва рука витягується долонею вгору у напрямку водія і дугою йде вліво на дев'яносто градусів. Таким чином,

неодноразово повторюючи цей жест, запрошується транспорт для руху в потрібному напрямку (див. малюнки 34 та 35).



Малюнок 34



Малюнок 35

Під час виконання сигналу «Рух у прямому напрямку» з витягнутими в боки руками регулювальнику стояти довго незручно, тому в разі тривалого регулювання дорожнього руху краще і зручніше застосовувати положення, коли регулювальник згинає праву руку в ліктьовому суглобі і вона знаходиться перед грудьми з витягнутим ліворуч жезлом, а ліва рука повздовж тулуба.

Для запрошення водіїв з правого боку для руху прямо або праворуч використовується права рука. Для цього необхідно праву руку з жезлом витягнути вбік праворуч, при цьому ліву руку також відвести вбік ліворуч, потім потрібно праву руку зігнути в ліктьовому суглобі, щоб вона знаходилась на рівні грудей з витягнутим жезлом ліворуч, а ліву руку опустити повздовж тулуба. Таким чином, неодноразово повторюючи випрямлення і згинання правої руки при цьому синхронно працює ліва рука (див. малюнки 36-38).



Малюнок 36



Малюнок 37



Малюнок 38

Також транспорт, що наближається з лівого боку, запрошується в потрібному напрямку. При цьому ліва рука витягується долонею вгору в бік водія і згинанням у ліктьовому суглобі запрошується транспорт для руху прямо чи праворуч (див. малюнки 39 та 40).



Малюнок 39



Малюнок 40

2.3. II етап проведення занять. Відпрацювання навичок регулювання дорожнього руху на «навчальному перехресті» або полігоні.

Для відпрацювання техніки й орієнтації за подачею основних і додаткових сигналів застосовуються ігрові та рольові ситуації, де бажано, щоб кількість тих, хто навчається, була не менше п'яти (див. малюнок 41).

Дії особи, яка проводить заняття: розподіляє групу по п'ять осіб, які утворюють умовне «перехрестя», розставляючи їх таким чином, щоб один із них знаходився в центрі та виконував роль регулювальника. Інші – роль водіїв транспортних засобів. Головна мета – це подання основних і додаткових сигналів особою, яка знаходиться у центрі за вимогою учасників ігрової ситуації, які послідовно показують рух транспортних засобів (показують відповідні сигнали поворотів руками).

Дії тих, хто виконує вправу: послідовно виконують дії регулювальника та змінюють один одного на умовному «перехресті», вказуючи на недоліки в техніці регулювання і в орієнтації поданих сигналів з урахуванням напрямку руху для транспортних засобів.

У подальшому вправа може бути ускладнена тим, що називають або показують напрямок руху тільки ті учасники виконання вправи, які стоять за спиною того, хто стоїть у центрі і виконує роль регулювальника.

Після виконання цих ігрових ситуацій регулювання дорожнього руху здійснюється на навчальному перехресті. Особи, які виконують роль водія умовного «транспортного засобу», не стоять на місці, а подаючи необхідні сигнали, рухаються в тому напрямку, який не суперечить сигналам регулювальника.

Для осіб, які засвоїли техніку ручного регулювання і набули навички під час ігрових ситуацій, тобто правильно виконують основні та додаткові сигнали, допускаються до регулювання дорожнього руху на перехресті.



Малюнок 41

2.4. III етап проведення занять. Відпрацювання навичок регулювання дорожнього руху на перехресті з середньою інтенсивністю транспортних потоків.

Перед початком відпрацювання навичок регулювання дорожнього руху на перехресті особі, яка відповідає за організацію заняття, необхідно провести інструктаж і звернути увагу на:

- недоліки в організації дорожнього руху на перехресті: тобто перевірити справність світлофорних об'єктів, наявність дорожніх знаків та здійснити заходи щодо прийому поста регулювальника;
- вивчення особливостей та інтенсивність руху транспортних засобів на перехресті;
- вибір місця та з'ясування найбільш типових положень регулювальника (інспектора ДПС) на цьому перехресті у разі введення ручного регулювання дорожнього руху;
- дії регулювальника (інспектора ДПС) у разі заторів у русі;
- порядок замін регулювальника (інспектора ДПС) на перехресті.



Малюнок 42

Під час проведення занять можливе використання мегафону – гучномовця.

Після регулювання дорожнього руху, з кожною особою, регулювальником (інспектором ДПС) проводиться детальний аналіз помилок.

Також на занятті повинні відпрацьовуватись різні завдання стосовно дій регулювальника (інспектора ДПС) в різноманітних ситуаціях:

- у разі наближення до перехрестя транспортного засобу оперативної або спеціальної служби з увімкненим проблісковим маячком синього або червоного кольору і спеціальним звуковим сигналом:

почувши сигнал спеціального транспортного засобу або побачивши його наближення до перехрестя, регулювальник негайно повинен подати сигнал «**Увага!**» та додатковими жестами лівою рукою зупинити рух транспортних засобів і пішоходів з інших напрямків. Регулювальник (інспектор ДПС) повинен чітко визначати напрямок руху спеціального транспортного засобу і подати сигнал про безперешкодний прямий проїзд для цього транспортного засобу, або інший сигнал залежно від перехрестя або напрямку руху. Після проїзду

спеціального транспортного засобу регулювальник (інспектор ДПС) відновлює рух через перехрестя;

- у разі порушення водієм транспортного засобу Правил дорожнього руху чи сигналів регулювальника:

регулювальник (інспектор ДПС) повинен обов'язково зупинити порушника. Зупинка транспортного засобу здійснюється жестом руки або жезлом. При цьому регулювальник (інспектор ДПС) спочатку вказує на транспортний засіб, який повинен зупинитися, а потім на місце, де його слід зупинити. Заходи адміністративного впливу до порушників повинен вжити інспектор ДПС, який не задіяний для регулювання;



Малюнок 43

- у місцях та зонах стихійних лих:

під час регулювання дорожнього руху в місцях та зонах стихійних лих регулювальник (інспектор ДПС), який виконує розпорядчо-регулювальні дії, у першу чергу повинен допускати в зону стихійного лиха транспортні засоби аварійно-рятувальних служб і надавати допомогу у русі транспорту, який здійснює евакуацію людей;

- у разі дорожньо-транспортної пригоди:

регулювальник (інспектор ДПС), який виконує розпорядчо-регулювальні дії, повинен забезпечити охорону місця ДТП та його об'їзд (для збереження слідів пригоди), ліквідувати затор у дорожньому русі.

2.5. Критерії оцінки рівня знань та вмінь, необхідних для здійснення регулювання дорожнього руху

Для здійснення самоконтролю та визначення рівня регулювання дорожнього руху необхідним являється визначення критеріїв оцінювання цих знань та вмінь.

Наведемо їх у 20 бальній шкалі ESTC та національній.

Критерії оцінювання.

19 - 20 балів - «5» відмінно:

- чіткий сигнал основних та додаткових жестів;
- знання та використання додаткових жестів;
- відсутність грубих помилок;
- відсутність затору транспортних засобів на перехресті;
- вірні дії при не стандартних ситуаціях (порушення ПДР учасниками дорожнього руху, наближення автомобіля з включеними спец сигналами, рух великогабаритного транспортного засобу і т.ін.);
- використання елементів техніки ручного регулювання (підкрути жезлом).

15 - 18 балів - «4» добре:

- чіткий сигнал основних та додаткових жестів;
- знання та використання додаткових жестів;
- відсутність грубих помилок;
- відсутність затору транспортних засобів на перехресті;
- вірні дії при не стандартних ситуаціях (порушення ПДР учасниками дорожнього руху, наближення автомобіля з включеними спец сигналами, рух великогабаритного транспортного засобу і т.ін.).

10 - 14 балів - «3» задовільно:

- не чіткий сигнал основних та додаткових жестів;
- не використання додаткових жестів (або їх незнання) взагалі;
- наявність затору транспортних засобів на перехресті.

0 - 9 балів – «0» нуль:

- наявність грубих помилок («два сигналу»- перехід з одного основного сигналу на інший без сигналу «Увага», перехід з одного основного сигналу на інший без паузи і т.ін.);
- наявність затору транспортних засобів на перехресті;
- не знання основних жестів та порядку їх використання;
- утворення аварійної обстановки регулювальником.

РОЗДІЛ III. ЗАСОБИ ДІАГНОСТИКИ ЗНАНЬ

3.1. Питання для контролю

1. У яких випадках і коли необхідно проводити заняття з техніки ручного регулювання?
2. Яких заходів безпеки необхідно дотримуватися під час проведення занять з техніки ручного регулювання?
3. Розказати про основні сигнали регулювальника.
4. Показати додаткові сигнали регулювальника. В яких випадках вони використовуються?
5. Які можливі основні помилки припускають під час регулювання дорожнього руху?
6. Які дії повинен виконати інспектор ДПС перед початком регулювання на перехресті?
7. Розкажіть про дії регулювальника (інспектора ДПС) у разі:
 - наближення до перехрестя транспортного засобу оперативних і спеціальних служб з увімкненим проблісковим маячком синього або червоного кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом;
 - порушення водієм транспортного засобу правил дорожнього руху та сигналів регулювальника;
8. Завдання регулювальника (інспектора ДПС) у місцях та зонах стихійних лих.

3.2. Перевір себе! Питання для самоконтролю.

1. Яким транспортним засобам заборонено рух?



1. Вантажному автомобілю.
2. Мотоциклу, легковому автомобілю і вантажному автомобілю.
3. Легковому автомобілю і мотоциклу.



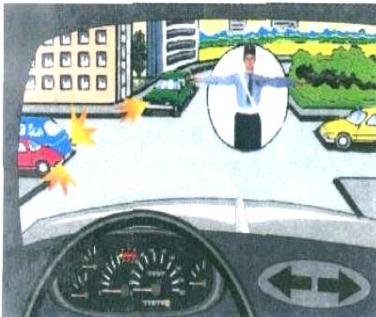
2. Рух дозволено:

1. Вантажному автомобілю і мотоциклу.
2. Усім транспортним засобам.
3. Трамваю, легковому автомобілю.
4. Легковому і вантажному автомобілям, мотоциклу.



3. Рух дозволено:

1. Усім транспортним засобам.
2. Мотоциклу.
3. Автомобілю і мотоциклу.



4. Рух заборонено:

1. Червоному і білому автомобілям.
2. Синьому, зеленому і білому автомобілям.
3. Білому, синьому і жовтому автомобілям.

5. У якій відповіді названі транспортні засоби, котрим заборонено рух?



1. Тільки мотоциклу.
2. Тільки вантажному автомобілю.
3. Автобусу, мотоциклу і вантажному автомобілю.
4. Легковому автомобілю.
5. Легковому і вантажному автомобілям.

6. Яким транспортним засобам дозволено рух?



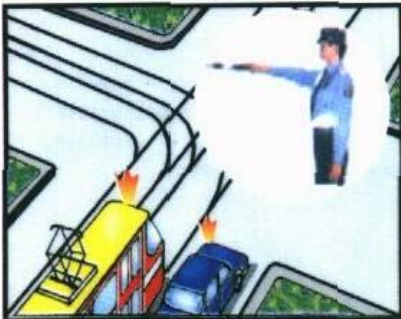
1. Жовтому і червоному автомобілям.
2. Зеленому, червоному і білому автомобілям.
3. Білому і зеленому автомобілям.

7. У якій відповіді названі транспортні засоби, котрим дозволено рух?



1. Мотоцикл.
2. Вантажний автомобіль.
3. Автобус.
4. Синій легковий автомобіль.
5. Синій автомобіль, вантажний автомобіль.

8. У яких напрямках дозволено рух транспортних засобів?



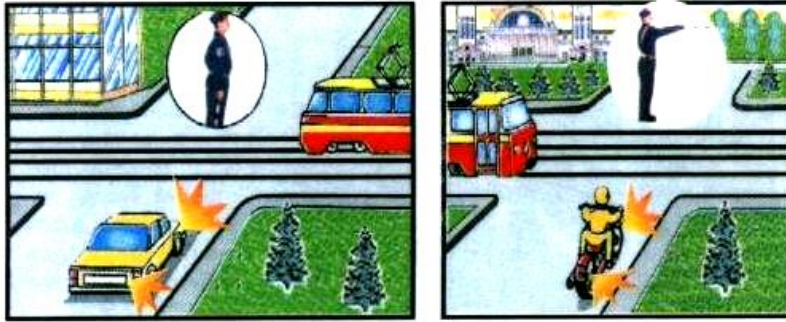
1. Трамвай ліворуч чи прямо
2. Тільки автомобіль ліворуч.
3. Тільки трамвай ліворуч.
4. Трамвай ліворуч, автомобіль після трамвая тільки ліворуч.
5. Трамвай ліворуч, автомобіль ліворуч або в зворотному напрямку

9. Хто з водіїв має право рухатися прямо?



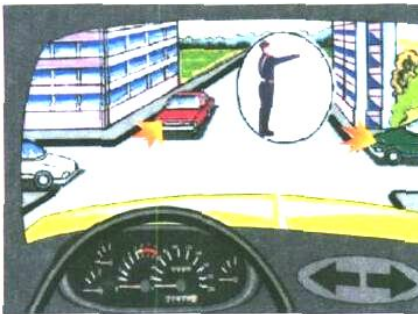
1. Водії автобуса і мотоцикла.
2. Водій червоного легкового автомобіля, водій вантажного автомобіля.
3. Водій червоного легкового автомобіля.

10. На якому малюнку водій повертає правильно?



1. На лівому малюнку 2. На правому малюнку.

11. Цей сигнал регулювальника означає, що:



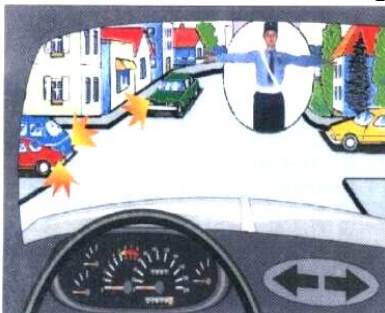
1. Дозволено рух зеленому автомобілю. Заборонено червоному, жовтому, білому.
2. Дозволено рух червоному, зеленому автомобілям. Заборонено жовтому, білому.

12. Рух дозволено:



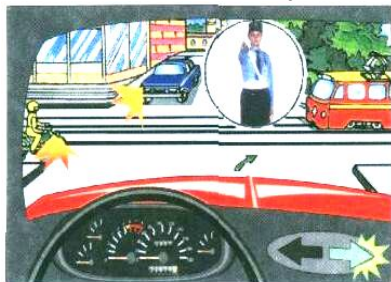
1. Прямо.
2. Праворуч у перший проїзд.
3. Праворуч у другий проїзд.
4. Праворуч у перший і другий проїзди.

13. Яким транспортним засобам рух заборонено?



1. Жовтому і червоному автомобілям.
2. Зеленому, червоному і білому автомобілям.
3. Білому і зеленому автомобілям, а також мікроавтобусу синього кольору.

14. Рух дозволено:



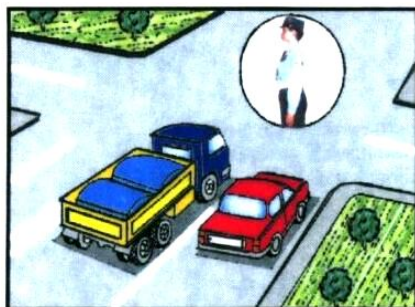
1. Червоному автомобілю.
2. Мотоциклу.
3. Трамваю і червоному автомобілю.
4. Трамваю.
5. Синьому автомобілю.

15. Яким транспортним засобам дозволено рух?



1. Зеленому, синьому, чорному автомобілям.
2. Червоному, жовтому і зеленому автомобілям.
3. Зеленому, синьому і червоному автомобілям. Червоний повинен дати можливість пішоходам закінчити перехід.

16. Рух дозволено:



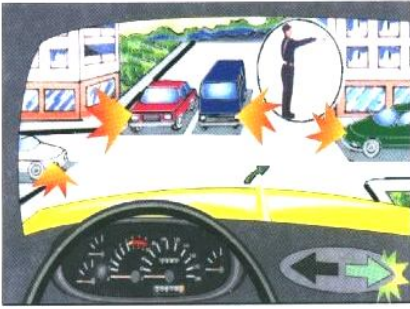
1. Вантажному автомобілю - ліворуч.
2. Вантажному автомобілю - прямо, легковому автомобілю прямо і праворуч.
3. Тільки легковому автомобілю.

17. Рух заборонено:



1. Усім транспортним засобам.
2. Мотоциклу.
3. Автомобілю і трамваю.

18. Яким транспортним засобам дозволяється рух?



1. Тільки автобусу.
2. Автобусу, червоному і зеленому автомобілям.
3. Тільки зеленому автомобілю.
4. Тільки автобусу і зеленому автомобілю.

3.3. Відповіді до питань для самоконтролю.

| № питання | Правильна відповідь | № питання | Правильна відповідь |
|------------------|----------------------------|------------------|----------------------------|
| 1. | 1 | 10. | 1 |
| 2. | 1 | 11. | 2 |
| 3. | 2 | 12. | 2 |
| 4. | 2 | 13. | 3 |
| 5. | 3 | 14. | 1 |
| 6. | 1 | 15. | 3 |
| 7. | 4 | 16. | 2 |
| 8. | 5 | 17. | 3 |
| 9. | 3 | 18. | 2 |

3.4. Рішення ситуаційних завдань.

У наведених ситуаційних завданнях № 1-12 необхідно оцінити ситуацію і вказати найбільш раціональні дії та положення регулювальника, які необхідні для розведення транспортних засобів на перехресті.

Обов'язково необхідно враховувати, що будь-яка зміна сигналів регулювальника повинна здійснюватися через сигнал **“Увага!”**, а також обов'язкова подача додаткових сигналів лівою рукою на перехресті з інтенсивним рухом транспортних засобів.

Завдання 1



а) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до червоного автомобіля - подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до зеленого автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

б) Подати сигнал **“Увага!”**, стати спиною до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до червоного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

в) Подати сигнал **“Увага!”**, стати спиною до синього автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

Завдання 2



а) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до червоного і синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**, сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до зеленого автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**, сигнал **“Увага!”**,

повернутися лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

б) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до зеленого автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до червоного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

в) Подати сигнал **“Увага!”**, стати спиною до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**, сигнал **“Увага!”**, розгорнутися на 180° і подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

Завдання 3



а) Подати сигнал **“Увага!”**, стати спиною до червоного і синього автомобілів – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**, сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Поворот ліворуч”**, сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до червоного автомобіля – подати сигнал **„Поворот**

ліворуч”.

б) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення подати сигнал **„Поворот ліворуч”**, сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

в) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до червоного і синього автомобілів – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал

“Увага!”, повернутися лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

Завдання 4



а) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до червоного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

б) Подати сигнал **“Увага!”**, стати спиною до синього автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до червоного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

в) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до червоного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до зеленого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

Завдання 5



а) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до червоного і синього автомобілів – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися правим боком до оперативного автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

б) Подати сигнал **“Увага!”**, стати правим боком до оперативного автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал

“Увага!”, не змінюючи положення, подати сигнал „**Поворот ліворуч**”; сигнал “Увага!”, повернутися лівим боком до синього і червоного автомобілів – подати сигнал „**Поворот ліворуч**”.

в) Стати правим боком до оперативного автомобіля – подати сигнал „**Рух у прямому напрямку**”; сигнал “Увага!”, повернутися лівим боком до червоного і синього автомобілів і подати сигнал „**Поворот ліворуч**”; сигнал “Увага!”, повернутися лівим боком до зеленого автомобіля і подати сигнал „**Поворот ліворуч**”.

Завдання 6



а) Подати сигнал “Увага!”, стати лівим боком до синього автомобіля і подати сигнал „**Поворот ліворуч**”, сигнал “Увага!”, не змінюючи положення, подати сигнал „**Рух у прямому напрямку**”; сигнал “Увага!”, повернутися лівим боком до зеленого автомобіля і подати сигнал „**Поворот**

ліворуч”.

б) Подати сигнал “Увага!”, стати правим боком до червоного автомобіля і подати сигнал „**Рух у прямому напрямку**”; сигнал “Увага!”, не змінюючи положення – подати сигнал „**Поворот ліворуч**”; сигнал “Увага!”, повернутися лівим боком до зеленого автомобіля і подати сигнал „**Поворот ліворуч**”.

в) Подати сигнал “Увага!”, стати лівим боком до жовтого автомобіля і подати сигнал „**Рух у прямому напрямку**”; сигнал “Увага!”, повернутися лівим боком до червоного автомобіля і подати сигнал „**Рух у прямому напрямку**”; сигнал “Увага!”, повернутися лівим боком до зеленого автомобіля і подати сигнал „**Поворот ліворуч**”; сигнал “Увага!”, повернутися лівим боком до синього автомобіля і подати сигнал „**Поворот ліворуч**”.

Завдання 7



а) Подати сигнал “Увага!”, стати спиною до червоного автомобіля – подати сигнал „**Рух у прямому напрямку**”; сигнал “Увага!”, повернутися лівим боком до червоного автомобіля – подати сигнал „**Поворот ліворуч**”; сигнал “Увага!”, не змінюючи положення, подати сигнал „**Рух у прямому**

напрямку”; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля і подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

б) Подати сигнал **“Увага!”**, стати спиною до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, після цього сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

в) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до червоного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися грудьми до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення корпуса, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

Завдання 8



а) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися правим боком до зеленого автомобіля і подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**;

б) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**, сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

в) Подати сигнал **“Увага!”**, стати спиною до синього автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, після цього перейти на сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

в) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до оперативного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**, сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

Завдання 11



а) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до червоного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, розвернутися на 180°, стати лівим боком до оперативного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

б) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до оперативного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, розвернутися на 180°, стати обличчям у напрямку руху трамваю, подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися правим боком до зеленого автомобіля – подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

в) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до оперативного автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до червоного автомобіля і подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

Завдання 12



а) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до зеленого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

б) сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до зеленого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до жовтого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**.

в) Подати сигнал **“Увага!”**, стати лівим боком до синього автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**; сигнал **“Увага!”**, повернутися лівим боком до зеленого автомобіля – подати сигнал **„Поворот ліворуч”**; сигнал **“Увага!”**, не змінюючи положення, подати сигнал **„Рух у прямому напрямку”**.

3.5. Відповіді на завдання № 1-12.

1. Якщо враховувати раціональність дій регулювальника, відповідно і більш швидке розвантаження перехрестя, то найбільш правильною буде відповідь «в».

2. Під час регулювання дорожнього руху необхідно враховувати інтенсивність руху, тому встав лівим боком до червоного і синього автомобілів, перехрестя розвантажується швидше, ніж в інших випадках, тому відповідь «а» буде переважніше, ніж відповіді «б» і «в».

3. Як і в завданні 2 у цій ситуації для найбільш ефективного розвантаження перехрестя необхідно повернутися лівим боком до червоного і синього автомобілів, подати сигнал **«Поворот ліворуч»**, тому відповідь "в" буде найбільш правильною.

4. Найбільш раціональними діями регулювальника будуть відповіді у пункті «а», оскільки в цьому випадку він менше виконує поворотів, до того ж ефективність розвантаження транспортних засобів більш, ніж у відповідях «б» і «в».

5. У відповідях «б» і «в» дії регулювальника будуть найбільш правильними, але якщо враховувати раціональність дій, то перевагу необхідно віддати відповіді «б».

6. Відповіді «а» і «б» за своєю раціональністю відповідають одна одній, але у відповіді «а» за першим сигналом регулювальника відразу ж дозволяється рух двом автомобілям, що збільшує пропускну здатність перехрестя, тому перевагу необхідно віддати відповіді «а».

7. Найбільш раціональними діями є положення регулювальника, зазначені в пункті «б», але під час регулювання руху на перехресті необхідно, в першу чергу, враховувати рух маршрутних транспортних засобів, тому в цій задачі найбільш правильною буде відповідь «а».

8. Відповіді «а» і «в» за своєю раціональністю є правильні, на погляд регулювальника можна вибрати будь-який варіант.

9. Варіант «б» є більш правильним, тому що у разі наближення оперативного автомобіля із включеним проблісковим маячком, регулювальник повинен дати йому першочергове право на рух.

10. Регулювальник повинен дати першочергове право оперативному автомобілю з включеним проблісковим маячком, правильним буде відповідь «в».

11. Відповіді «б» і «в» є найбільш правильними, тому що, в першу чергу, першочергове право на рух надається оперативному автомобілю з включеним проблісковим маячком, але у відповіді «в» не враховано те, що за наявності маршрутних транспортних засобів їм необхідно дозволити рух раніше за інший транспорт, тому найбільш правильною відповіддю буде варіант «б».

12. Найбільш раціональними будуть сигнали регулювальника, зазначені в пунктах «а» і «б», але у випадку «а» перехрестя буде розвантажене швидше, тому що регулювальник став лівим боком до жовтого автомобіля і, подавши сигнал **«Поворот ліворуч»**, він відразу ж дозволяє рух двом автомобілям, відповідно, чим менше автомобілів буде перед перехрестям, тим менше буде труднощів під час регулювання дорожнього руху.

ДОДАТКИ



Фото 1. Регулювальник Російської Федерації



Фото 2. Регулювальник Російської Федерації



Фото 3. Регулювальник Республіки Білорусь



Фото 4. Регулювальник Великої Британії



Фото 5. Регулювальник Італійської Республіки



Фото 6. Регулювальник Італійської Республіки (м. Венеція)



Фото 7. Регулювальник Республіки Сан-Маріно



Фото 8. Регулювальник Федеративної Республіки Німеччина



Фото 9. Регулювальник Угорщини



Фото 10. Жінка-регулювальник Французької Республіки



Фото 11. Регулювальник Мексики



Фото 12. Регулювальник Австралії



Фото 13. Жінка-регулювальник Кореїської Народно-демократичної Республіки



Фото 14. Жінка-регулювальник Кореїської Народно-демократичної Республіки



Фото 15. Регулювальник Китайської Народної Республіки (взимку)



Фото 16. Регулювальник Японії



Фото 17. Регулювальник Королівства Таїланд



Фото 18. Регулювальник Монголії



Фото 19. Регулювальник Індії



Фото 20. Регулювальник Індії



Фото 21. Регулювальник Республіки Афганістан



Фото 22. Регулювальник Федеративної Республіки Нігерія

ЛІТЕРАТУРА

1. Військові Статути Збройних Сил України. Київ. Військове видавництво України „Варта”, 1999.
2. Електронні ресурси:
http://ua.drugasmuga.com/news/roads_fuel/16981.html
<http://ukraine2012.gov.ua/comments/27010/>
3. Инструкция постовому инспектору регулирования уличного движения. – М., 1933. – 21 с., С. 3.
4. История ГАИ. / Под ред. Федорова В.А. М., 1996. – 253 с.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення: науково-практичний коментар / Р.А. Калюжний, А.Т. Комзюк, О.О. Погрібний та ін.; – 2-ге вид. – К.: Всеукраїнська асоціація видавців “Правова єдність”, 2008. – 655с.
6. Коментарі до Правил дорожнього руху України – К.: видавництво “Райдуга”, 2002. – 335С., іл. + додаток. 4.
7. Концепція забезпечення функціонування транспорту та управління дорожнім рухом під час проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 18 листопада 2009 р. N-1563-р.
8. От трости к жезлу. – [Електронний ресурс]:
<http://spbcar.ru/news/archive/2009/4/29/21965>.
9. ПБДД - Экзаменационные билеты: учеб. метод. пособ. / С.Н. Гусаров, С.Г. Коломиец, С.Н.Левченко, Н.М. Березко, Ю.И. Колчинский. – 12-тое изд. – Х.: Светофор. – 2010. – 192 с.
10. Положение о рабоче-крестьянской милиции: Постановление ЦИК и СНК СССР от 15 мая 1931 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. 1931. № 33. Ст. 247
11. Правила дорожнього руху України (Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306).
12. Про дорожній рух : Закон України від 28 січня 1993 р. № 3353-ХІІ : за станом на 19 січня 2006 р. / Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31.
13. Про дорожній рух : Конвенція від 05 листопада 1968 р., Відень / Юридичний вісник України: Інформаційно-правовий банк. – 1999-17-23 травня. – № 21.
14. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів

- дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України: наказ МВС України від 27.03.2009 № 111.
15. Про міліцію. Закон України від 20 грудня 1990 р. / Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. – № 4.
 16. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341 / Офіційний вісник України. – 1997. – № 16.
 17. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 / Офіційний вісник України від 26.10.2001 – 2001 р., № 41.
 18. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 р. №-1384-р «Концепція Державної цільової програми з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2011-2015 роки».
 19. Техніка ручного регулювання дорожнього руху : навчально-методичний посібник / [Коробкін В.Ф., Карфідов О.П., Протченко С.М. та ін.]. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2006. – 52 с.
 20. Техніка ручного регулювання дорожнього руху : навчально-методичний посібник / Укл. : В.Ф. Коробкін, О.П. Карфідов, С.М. Протченко та ін. – Донецьк : ДЮІ ЛДУВС, 2007. – 39 с. : іл.
 21. Хом'як Я.І. Становлення і розвиток органів Державної автомобільної інспекції МВС України (1936 – 2000 рр.) / Дис. ...канд.юрид.наук.12.00.01. – Львів, 2002. – 192 с.