

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ

**Білошицький О. Г., Марценишин Ю. І., Червінчук А. В.,
Пилипенко Є. О., Веселов М. Ю., Атаманенко Ю. Ю.**

ТЕХНІКА РУЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Методичні рекомендації

м. Кривий Ріг
2019

УДК 351.811.122
ББК 67.9(4Укр)301.1.39.3
Т-38

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 5 від 30 січня 2019 року)*

Рецензенти:

Фацевич О.Ю. – заступник Голови Національної поліції України – керівник патрульної поліції, полковник поліції

Кузніченко С.О. – проректор Одеського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

Гаркуша В.В. – доцент кафедри адміністративного права та процесу Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, капітан поліції

**Білошицький О. Г., Марценишин Ю. І., Червінчук А. В.,
Пилипенко Є. О., Веселов М. Ю., Атаманенко Ю. Ю.**

Т-38 Техніка ручного регулювання дорожнього руху (методичні рекомендації) / О. Г. Білошицький, Ю. І. Марценишин, А. В. Червінчук, Є. О. Пилипенко, М. Ю. Веселов, Ю. Ю. Атаманенко. Донецький юридичний інститут МВС України. Кривий Ріг, 2019. 32 с.

Дане видання присвячене визначенню правового аспекту регулювання дорожнього руху, прийомам ручного регулювання дорожнього руху поліцейським за допомогою/без жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем), а також заходам особистої безпеки поліцейських під час виконання ними службових завдань у сфері регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням чинних на автомобільному транспорті правил його учасниками.

Викладені у публікації рекомендації можуть бути корисними для співробітників патрульної поліції, працівників, курсантів, студентів та слухачів закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, що здійснюють підготовку поліцейських.

УДК 351.811.122
ББК 67.9(4Укр)301.1.39.3
© Білошицький О.Г., Марценишин Ю.І.,
Червінчук А.В., Пилипенко Є.О.,
Веселов М.Ю., Атаманенко Ю.Ю., 2019

ЗМІСТ

ВСТУП	4
1. Правові аспекти регулювання дорожнього руху	5
2. Прийоми ручного регулювання дорожнього руху	9
2.1. Ручне регулювання дорожнього руху поліцейським за допомогою жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем)	11
2.2. Ручне регулювання дорожнього руху поліцейським без жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем)	20
3. Заходи особистої безпеки поліцейського під час ручного регулювання дорожнього руху	28
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	31

ВСТУП

Забезпечення безпеки дорожнього руху є одним з найголовніших завдань нашої держави, адже рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким.

Чималу роль у забезпеченні безпеки руху на дорогах країни покладено на якісне та ефективне його регулювання, що здійснюється за допомогою дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього обладнання, світлофорів, а також регулювальниками (ручне регулювання дорожнього руху поліцейськими).

Виконання таких дій з боку співробітників поліції вимагає від особового складу безумовного знання вимог Правил дорожнього руху, чіткого уявлення дорожніх умов та ситуації, що складається на ділянці вулично-шляхової мережі, а також певної фізичної та психологічної готовності в умовах напруженого режиму роботи.

Методичні рекомендації «Техніка ручного регулювання дорожнього руху» розроблені для надання теоретичної та практичної допомоги поліцейським під час виконання ними службових завдань у сфері регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням чинних на автомобільному транспорті правил його учасниками.

1. Правові аспекти 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 дороги.

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. Відповідно до Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 року № 1306 (далі – ПДР), таке регулювання здійснюється за допомогою дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього обладнання, світлофорів, а також регулювальниками (п. 8.1 ПДР).

Регулювальником є поліцейський, що виконує регулювання дорожнього руху у форменому одязі підвищеної видимості з елементами із світлоповертального матеріалу за допомогою жезлу, свистка (п. 1.10 ПДР). Повноваження щодо регулювання дорожнього руху, а також здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, покладено на поліцейських відповідно до Закону України «Про Національну поліцію» від 02.07.2015 року № 580-VIII (ст. 23).

До регулювальника також прирівнюються працівники військової інспекції безпеки дорожнього руху, дорожньо-експлуатаційної служби, черговий на залізничному переїзді, поромній переправі, які мають відповідне посвідчення та нарукавну пов'язку, жезл, диск з червоним сигналом чи світлоповертачем, червоний ліхтар або прапорець та виконують регулювання у форменому одязі (п. 1.10 ПДР).

Слід зауважити, що жезл використовується поліцейськими та працівниками підрозділів військової інспекції безпеки дорожнього руху тільки для регулювання дорожнього руху, а для привертання уваги учасників дорожнього руху використовується сигнал, поданий свистком (п. 8.8 ПДР).

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.

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 права.

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-правовому акті, 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, а безпосередньо через поведінку, з якої можна зробити висновки про такий намір.

Правовий аналіз змісту ПДР 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. У місцях, де рух регулюється, пішоходи повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора (п. 3.5. ПДР).

У таких місцях пішоходи, які не встигли закінчити перехід проїзної частини дороги одного напрямку, повинні перебувати на островці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, а у разі їх відсутності – на середині проїзної частини і можуть продовжити перехід лише тоді, коли це буде дозволено відповідним сигналом світлофора чи регулювальника та переконаються в безпеці подальшого руху (п. 4.9 ПДР).

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 дорожньо-транспортна пригода, під час проведення масових та спеціальних заходів, при несправній світлофорній сигналізації тощо. До таких дій належить регулювання руху за допомогою жестів (руками, диском з червоним сигналом чи світлоповертачем, жезлом) та свистка.

Правила дорожнього руху визнають сигнали регулювальника як такі, що мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами дорожніх знаків і є обов'язковими для виконання. Водії та пішоходи також повинні виконувати додаткові вимоги регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофорів, вимогам дорожніх знаків і розмітки.

2. Прийоми ручного регулювання дорожнього руху

При регулюванні дорожнього руху поліцейський (регулювальник) подає сигнали, якими є положення його корпусу та жести рук, у тому числі з жезлом (дискон з червоним сигналом чи світлоповертачем).

Сигнали ручного регулювання дорожнього руху, незалежно від наявності чи відсутності жезла (диска з червоним сигналом або світлоповертачем) подаються поліцейським з основної (стройової) стійки.

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 опущені вниз, у правій руці (за наявності) знаходиться жезл (диск з червоним сигналом чи світлоповертачем), голову тримати прямо, дивитися попереду себе (рис. 1,2).



рис.1



рис. 2

Усі повороти регулювальника, якщо необхідні зміни сигналів, виконуються поліцейським за допомогою стройового прийому «Повороти на місці», визначеному Стройовим статутом Збройних Сил України, який затверджений Законом України від 24.03.1993 року № 549-XIV.

Отже,

- **поворот праворуч** виконується на чверть кола у бік правої руки на правому підборі й на лівому носку;

- **поворот ліворуч** виконується на чверть кола у бік лівої руки на лівому підборі й на правому носку;

- **поворот кругом** виконується на півкола в бік лівої руки на лівому підборі й на правому носку.

Повороти виконуються у два етапи: спочатку (1-й етап) – регулювальник повертається у визначений бік, зберігаючи правильне положення корпусу та не згинаючи ніг у колінах,

переносить вагу тіла на ногу, що попереду; а потім **(2-й етап)** – найкоротшим шляхом приставляє другу ногу.

При ручному регулюванні дорожнього руху

слід пам'ятати:

1. Зміна сигналів регулювальника відбувається тільки через сигнал «Увага»!

2. При наближенні транспортного засобу з увімкненим синім та/або червоним маячком та (або) спеціальним звуковим сигналом, забезпечити його негайний безперешкодний проїзд, а також колонні транспортних засобів, яку він супроводжує (у випадку супроводження транспортних засобів).

3. Право першочергового проїзду надається громадському транспорту.

2.1. Ручне регулювання дорожнього руху поліцейським за допомогою жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем)

При подачі сигналів жезлом (диском з червоним сигналом чи світлоповертачем) у всіх випадках його необхідно тримати так, ніби він є продовженням руки.

Сигнали поліцейського під час регулювання дорожнього руху за допомогою жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем) поділяються на основні та додаткові.

Основні сигнали регулювальника:

Сигнал «Увага»!

Сигнал «Поворот ліворуч»

Сигнал «Рух у прямому напрямку»

**Порядок виконання основних сигналів регулювання
поліцейським з жезлом (диском з червоним
сигналом чи світлоповертачем)**

Сигнал «Увага»!

Стійка: праву руку із жезлом (диском з червоним сигналом чи світлоповертачем) необхідно підняти та зігнути в ліктьовому суглобі так, щоб кисть, повернута тильною стороною долоні назовні, була на рівні чола та утримувала вертикально піднятий жезл (диск з червоним сигналом чи світлоповертачем). При цьому лікоть повинен бути відведений вбік на 45 градусів аби не обмежувати регулювальнику оглядовість (рис. 3).



рис. 3

Сигнал «Поворот ліворуч».

Стійка: права рука разом із жезлом (диском з червоним сигналом чи світлоповертачем) протягнута вперед (горизонтально) на рівні плеча (рис. 4).



рис.4

При цьому сигналі регулювальника 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.

Сигнал «Рух у прямому напрямку».

Стійки:

основна (стройова) – 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 (диск з червоним сигналом чи світлоповертачем), голову тримати прямо, дивитися попереду себе (рис. 5);



рис. 5

права рука разом із жезлом (диском з червоним сигналом чи світлоповертачем) зігнута у лікті перед грудьми (горизонтально) (рис. 6);



рис. 6

руки горизонтально витягнуті в боки, утворюючи суцільну пряму (рис. 7).



рис. 7

При цьому сигналі регулювальника рух транспортних засобів:

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.

Додаткові сигнали регулювальника

Додаткові сигнали регулювальник повинен подавати лівою рукою для:

- 1) запрошення водіїв у відповідному напрямку руху;*
- 2) для заборони руху транспортних засобів.*

Порядок виконання додаткових сигналів регулювання поліцейським з жезлом (диском з червоним сигналом чи світлоповертачем)

Для заборони руху транспортних засобів додатковий сигнал подаються регулювальником саме лівою рукою.

- початкове положення – основна (стройова) стійка,
- зігнути ліву руку до плеча, кисть піднята, долоня повернута назовні, потім руку витягнути вбік, кисть піднята, долоня повернута назовні (рис. 8).

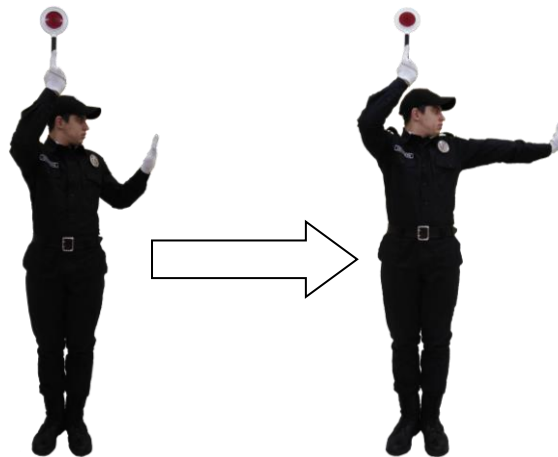


рис. 8

Якщо регулювальником подано **сигнал «Поворот ліворуч»**, то **для запрошення транспортних засобів, що наближаються до нього з лівого боку**, ліву руку слід витягнути долонею вгору в бік водія і згинанням у ліктьовому суглобі запрошується транспорт для руху прямо чи праворуч (рис. 9).



рис.9

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 (рис. 10).

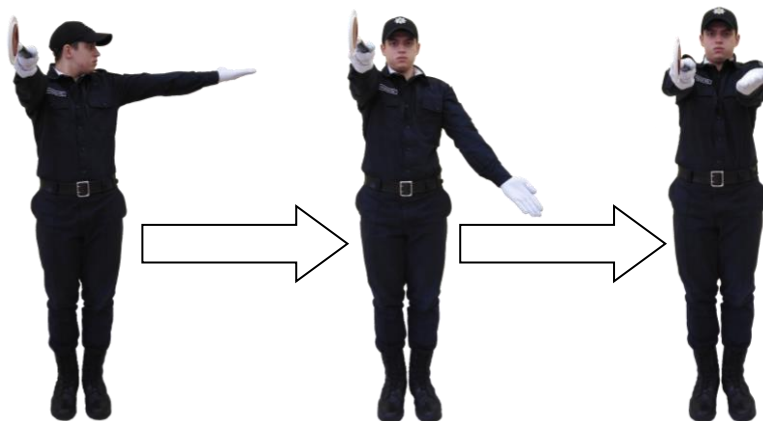


рис.10

Для запрошення транспортних засобів з боку грудей, яким необхідно повернути праворуч, ліва рука витягується долонею вгору у напрямку водія і дугою йде вліво на 90 градусів. Таким чином, неодноразово повторюючи цей жест, запрошується транспорт для руху в потрібному напрямку (рис. 11).



рис. 11

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 (рис.12).



рис.12

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 (рис. 13).

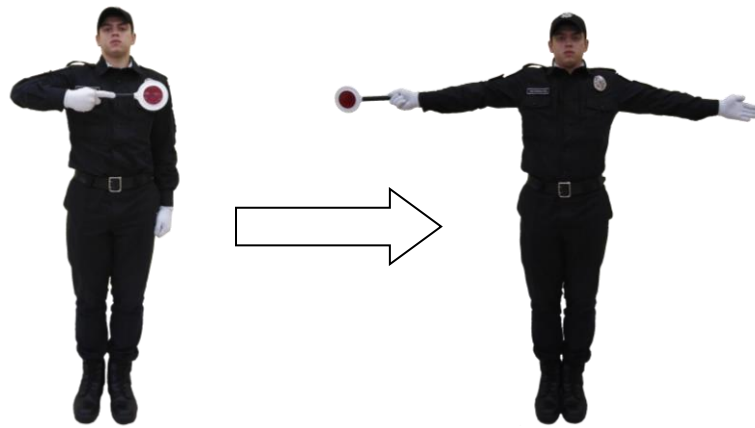


рис. 13

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 (*рис. 14*).

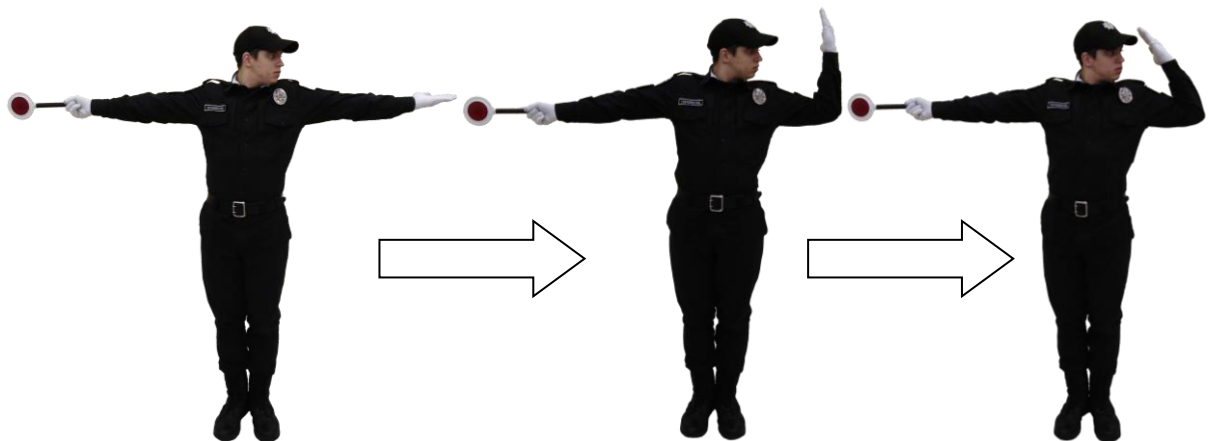


рис. 14

3. Ручне регулювання дорожнього руху поліцейським без жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем)

Сигнали поліцейського під час регулювання дорожнього руху без жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем) поділяються на основні та додаткові.

Основні сигнали регулювальника:

Сигнал «Увага»!

Сигнал «Поворот ліворуч»

Сигнал «Рух у прямому напрямку»

Порядок виконання основних сигналів регулювання поліцейським без жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем)

Сигнал «Увага»!

Стійка: праву руку необхідно підняти та зігнути в ліктьовому суглобі так, щоб кисть була на рівні чола, повернута долонею вперед, пальці міцно стиснуті між собою. При цьому лікоть повинен бути відведений вбік на 45 градусів аби не обмежувати регулювальнику оглядовість (рис. 15).



рис. 15

Сигнал «Поворот ліворуч».

Стойка: права рука протягнута вперед (горизонтально) на рівні плеча долонею всередину, пальці міцно стиснуті між собою (*рис. 16*).



рис. 16

При цьому сигналі регулювальника 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.

Сигнал «Рух у прямому напрямку».

Стійки:

основна (стрійова) – 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, голову тримати прямо, дивитися попереду себе (рис. 17);



рис. 17

права рука зігнута у лікті перед грудьми (горизонтально) долонею всередину, пальці міцно стиснуті між собою (рис. 18);



рис. 18

руки горизонтально витягнуті в боки, утворюючи суцільну пряму, долонями вперед, пальці міцно стиснуті між собою (рис. 19).



рис. 19

При цьому сигналі регулювальника рух транспортних засобів:

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.

Додаткові сигнали регулювальника

Додаткові сигнали регулювальник повинен подавати лівою рукою для:

- 1) запрошення водіїв у відповідному напрямку руху;
- 2) для заборони руху транспортних засобів.

Порядок виконання додаткових сигналів регулювання поліцейським без жезлу (диску з червоним сигналом чи світлоповертачем)

Для заборони руху транспортних засобів додатковий сигнал подаються регулювальником саме лівою рукою.

- початкове положення – основна (стройова) стійка,
- зігнути ліву руку до плеча, кисть піднята, долоня повернута назовні, потім руку витягнути вбік, кисть піднята, долоня повернута назовні (рис. 20).

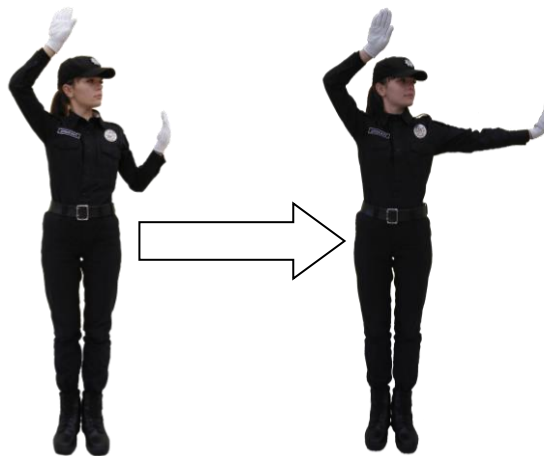


рис. 20

Якщо регулювальником подано **сигнал «Поворот ліворуч»**, то **для запрошення транспортних засобів, що**

наближаються до нього з лівого боку, ліву руку слід витягнути долонею вгору в бік водія і згинанням у ліктьовому суглобі запрошуюється транспорт для руху прямо чи праворуч (рис. 21).

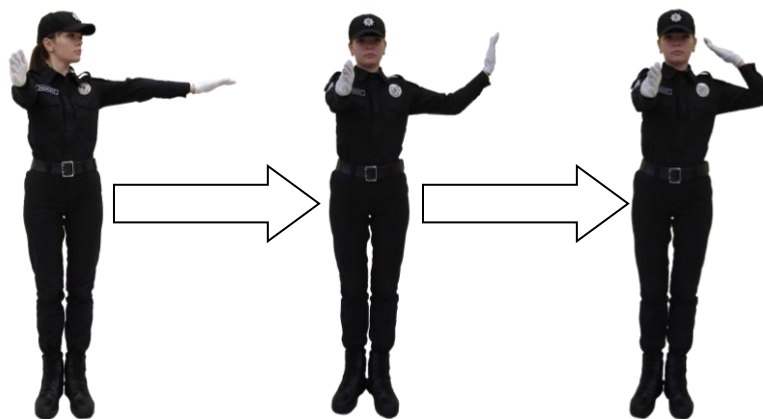


рис. 21

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 (рис. 22).

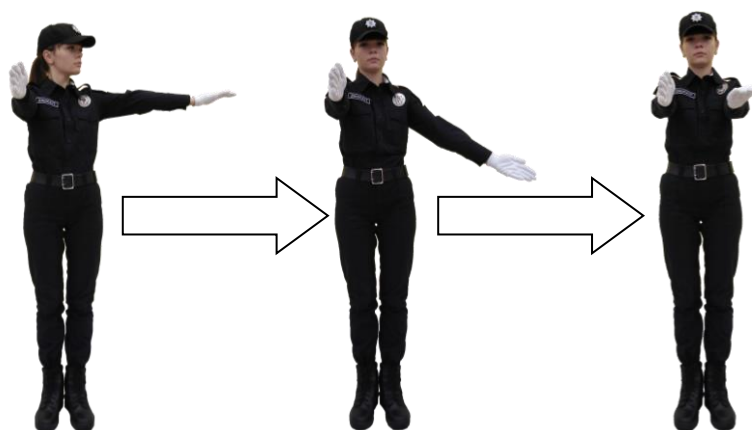


рис. 22

Для запрошення транспортних засобів з боку грудей, яким необхідно повернути праворуч, ліва рука витягується

долонею вгору у напрямку водія і дугою йде вліво на 90 градусів. Таким чином, неодноразово повторюючи цей жест, запрошується транспорт для руху в потрібному напрямку (рис. 23).

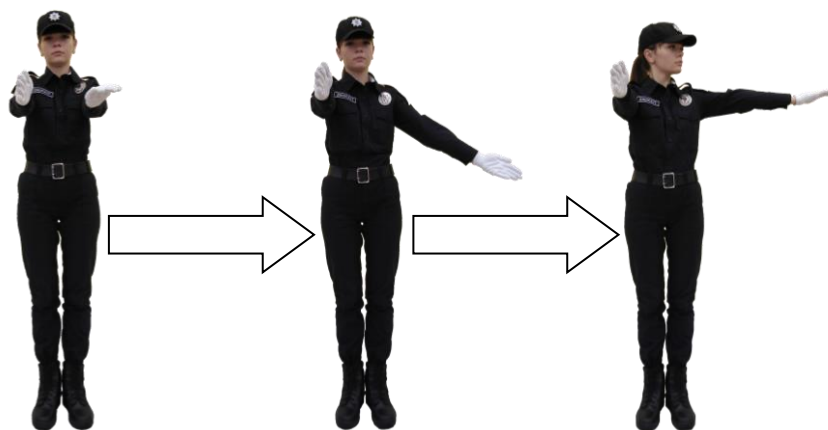


рис. 23

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, а ліва рука повздовж тулуба (рис. 24).



рис. 24

Для запрошення водіїв з правого боку для руху прямо або праворуч використовується права рука. Для цього необхідно праву руку 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, а ліву руку опустити повздовж тулуба. Таким чином, неодноразово повторюючи випрямлення і згинання правої руки при цьому синхронно працює ліва рука (рис. 25).



рис. 25

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 (рис. 26).

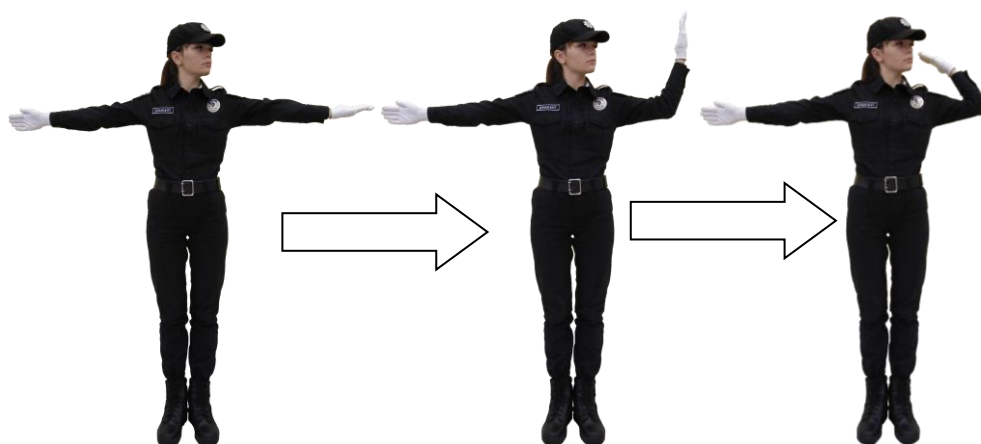


рис. 26

3. Заходи особистої безпеки поліцейського під час ручного регулювання дорожнього руху

Найчастіше, розпорядчо-регулювальні дії у сфері безпеки дорожнього руху поліцейський 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, роти, 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 повинен мати при собі відповідне посвідчення, формений одяг, жилет із світловідбиваючими смугами та жезл (диск з червоним сигналом чи світлоповертачем). 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.

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 повинен усвідомлювати, що своїми діями (подачею основних жестів правою рукою або додаткових лівою рукою) він допомагає водіям зрозуміти не тільки зміст сигналів, але й повідомити про дорожні умови або дорожню обстановку, які склалися на певній ділянці проїзної частини.

Тривалість виконання ручного регулювання залежить від здатності поліцейського 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. На проїзній частині бажано використовувати «острівці безпеки», не перебувати без необхідності поза межами тротуару. Для забезпечення безпеки, видимості та оглядовості регулювальника на місці здійснення розпорядчо-регулювальних дій доцільно користуватися «острівцями безпеки» або переміщувальними трапеціями (тумбами) висотою не менше 50 см, які повинні бути покриті світлоповертаючими смугами білого та червоного кольору.

Розпорядчо-регулювальні дії у темний час доби поліцейський повинен здійснювати лише на освітленій ділянці дороги у світловідбиваючому спорядженні.

Слід пам'ятати, що достатня видимість регулювальника забезпечується його екіпіровкою, розташуванням на дорозі, шириною проїзної частини, видом та конфігурацією перехрестя.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. (Дата оновлення: 25.11.2018). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 01.12.2018).

2. Про Стройовий статут Збройних Сил України: Закон України від 24.03.1999 № 549-XIV. (Дата оновлення: 14.10.2018). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/549-14> (дата звернення: 01.12.2018).

3. Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. (Дата оновлення: 18.07.2018). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 01.12.2018).

4. 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.

Авторський колектив

Білошицький Олексій Георгійович – перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, капітан поліції

Марценишин Юрій Ігорович – начальник Управління патрульної поліції в Закарпатській області Департаменту патрульної поліції, кандидат юридичних наук, майор поліції

Червінчук Андрій Васильович – старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

Пилипенко Євгенія Олексіївна – старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

Веселов Микола Юрійович – доцент кафедри кримінально-правових дисциплін Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія», кандидат юридичних наук, доцент, старший науковий співробітник

Атаманенко Юлія Юріївна – науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України

Статисти:

Твердохліб Владислав Валерійович – курсант Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Дишкант Вікторія Вікторівна – курсант Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ

«Техніка ручного регулювання дорожнього руху»