

ЦЕНТР НАВЧАЛЬНО-ПРАКТИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ

ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

**МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
для слухачів ЦНПІ УКРДАЗТ**

Харків 2014

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні методичної комісії ЦПП УкрДАЗТ 11 жовтня 2011 р., протокол № 19.

Рекомендовано для слухачів Центру навчально-практичної підготовки УкрДАЗТ, які отримують робітничі професії:

- 7233.2 «Слюсар з ремонту рухомого складу»;
- 7233.2 «Оглядач вагонів»;
- 7233.2 «Слюсар з ремонту устаткування теплових мереж»;
- 7129.1 «Монтер колії»;
- 4211 «Касир квитковий»;
- 7241.1 «Електромонтер з ремонту та обслуговування електроустаткування»;
- 9332 «Прийомоздавальник вантажу та багажу».

Укладачі:

викладачі ЦПП В.О. Чернявська,
С.В. Савченко,
Т.В. Бабенко

Рецензент

канд. техн. наук, доцент кафедри ККГ
С.І. Возненко

ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
для слухачів ЦПП УКРДАЗТ

Відповідальний за випуск Савченко С.В.

Редактор Решетилова В.В.

Підписано до друку 07.05.12 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк.2,5. Тираж 200. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейсрбаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.



**УКРАЇНСЬКА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

ЦЕНТР НАВЧАЛЬНО-ПРАКТИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ

ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

**МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
ДЛЯ СЛУХАЧІВ ЦПП УКРДАЗТ**

2014

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні методичної комісії ЦПП УкрДАЗТ 11 жовтня 2011 р., протокол № 19.

Рекомендовано для слухачів Центру навчально-практичної підготовки УкрДАЗТ, які отримують робітничі професії:

7233.2 «Слюсар з ремонту рухомого складу»,
7233.2 «Оглядач вагонів»,
7233.2 «Слюсар з ремонту устаткування теплових мереж»,
7129.1 «Монтер колії»,
4211 «Касир квитковий»,
7241.1 «Електромонтер з ремонту та обслуговування електроустаткування»,
9332 «Приймоздавальник вантажу та багажу».

Укладачі:

викладачі ЦПП В.О. Чернявська,
С.В. Савченко,
Т.В. Бабенко

Рецензент

канд. техн. наук, доцент кафедри ККГ
С.І. Возненко

ЗМІСТ

Вступ	5
1 Загальні положення, терміни та визначення Закону України «Про дорожній рух»	7
2 Правила дорожнього руху як правова основа дорожнього руху	7
3 Загальна структура й основні вимоги Правил дорожнього руху	8
4 Учасники дорожнього руху	8
5 Транспортні засоби і їх види	9
6 Дороги і їх види	11
7 Обов'язки і права пішоходів	16
8 Обов'язки і права пасажирів	19
9 Водії маршрутних транспортних засобів	21
10 Дорожня автомобільна інспекція	21
11 Вимоги до водіїв мопедів, велосипедів, осіб, які керують гужовим транспортом, і погоничів тварин	22
12 Регулювання дорожнього руху	25
13 Дорожні знаки	25
14 Дорожня розмітка	27
15 Дорожнє обладнання	32
16 Світлофори	33
17 Сигнали регулювальника	36
18 Рух транспорту та безпека пішоходів і пасажирів	39
19 Види та призначення попереджувальних сигналів	40
20 Регульовані та нерегульовані перехрестя	42
21 Рух біля залізничних колій	43
22 Надання першої медичної допомоги під час ДТП	45
22.1 Алгоритм дій учасників ДТП	46
22.2 Надання першої медичної допомоги	48
22.3 Огляд і витягання потерпілих при ДТП з машини	50
22.4 Ознаки основних життєво небезпечних станів	50
22.5 Зупинення кровотечі	52
22.6 Штучне дихання та непрямий масаж серця	55
22.7 Термічні опіки	56
22.8 Переломи	56

22.9	Транспортування потерпілого. Підготовка потерпілого до транспортування. Вимоги до транспортних засобів	57
22.10	Медична аптечка, її склад, призначення, правила користування	59
23	Відповідальність за порушення Правил дорожнього руху	61
	Список літератури	64

ВСТУП

Відповідно до Конституції України, людина, її життя, здоров'я і безпека визнані найвищою соціальною цінністю в нашій державі. Однак порівняно з країнами Європи стан безпеки дорожнього руху в Україні можна охарактеризувати, як вкрай незадовільний через високий рівень смертності та дорожньо-транспортного травматизму.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, щорічно у світі гинуть на дорогах близько 1,2 млн людей, а кількість поранених становить близько 10 млн.

В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн автомобілів у 7 разів більше, ніж в ЄС і США, і у 10 разів більше, ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд автомобіле-кілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14 (у 7 разів менша), в Швеції – 8 (у 12 разів менша). Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5-5 разів вища. Кількість загиблих у ДТП в Україні становить 13 % від загиблих у дорожніх подіях усієї Європи, тоді як кількість автомобілів – лише 2 % від усього європейського автомобільного парку. Ймовірність потрапити в дорожньо-транспортну пригоду зі смертельним наслідком в Україні у п'ять разів вища, ніж у західноєвропейських країнах. Україна потрапила у групу країн найвищого ризику щодо безпеки пішоходів.

Наслідки ДТП в Україні завдають збитків у розмірі 1,4 % ВВП.

Непоправною втратою для суспільства є загибель або каліцтво дітей, молоді, що завдає величезної шкоди майбутньому держави.

Вивчення дисципліни «Правила дорожнього руху» студентами має на меті сформувати у них:

теоретичні знання з організації дорожнього руху, правил безпечного руху транспортних засобів і пішоходів на дорозі;

навички правильної орієнтації в дорожній обстановці, оцінки ситуації та прогнозування її розвитку;

уміння користуватися нормативно-правовими актами у сфері дорожнього руху.

Програма передбачає ознайомлення студентів із загальними положеннями, термінами та визначеннями,

обов'язками і правами учасників дорожнього руху, особливими умовами руху, дорожніми умовами, класифікацією дорожньо-транспортних пригод та заходами запобігання їм, з вимогами до організації безпечного руху транспортних засобів; послідовне вивчення студентами правил регулювання дорожнього руху, зупинки і стоянки транспортних засобів.

Засвоєння навчального матеріалу дисципліни передбачається в процесі проведення лекційних занять і самостійної роботи студентів, яка включає в себе: опрацювання теоретичного матеріалу та виконання завдань.

1 Загальні положення, терміни та визначення Закону України “Про дорожній рух”

Закон України про дорожній рух регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів - учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання.

Законодавство про дорожній рух складається з Закону України “Про дорожній рух” та актів законодавства України, що видаються відповідно до нього.

2 Правила дорожнього руху як правова основа дорожнього руху

Правила дорожнього руху в Україні є частиною закону «Про дорожній рух». Це основний нормативний акт, що регламентує єдиний порядок дорожнього руху на всій території України і взаємовідносини його учасників — водіїв, пішоходів і пасажирів. Правила сприяють додержанню належної швидкості руху і його безпеці, встановлюють значення сигналів світлофора, дорожніх знаків і дорожньої розмітки, визначають дії учасників дорожнього руху в найхарактерніших умовах і ситуаціях, містять перелік вимог, яким мають відповідати транспортні засоби тощо. Правила діють всюди, де можливий рух транспортних засобів.

Особи, що порушують Правила дорожнього руху, відповідають за їхнє порушення відповідно до чинного законодавства.

Відступити від правил дорожнього руху можна лише у виняткових випадках, а саме – при виникненні непереборної сили (форс-мажорних обставин), а також, якщо іншими способами неможливо уникнути власної загибелі або спричинення каліцтва іншим громадянам.

Законом « Про дорожній рух України» установлений правобічний рух. Це означає, що всі транспортні засоби зобов'язані рухатися якнайближче до правого краю проїзної частини, а робоче місце водія на транспортному засобі повинно бути розташоване з лівого боку транспортного засобу.

3 Загальна структура й основні вимоги Правил дорожнього руху

Правила дорожнього руху розбиті на 34 розділи. Перші сім розділів описують загальні положення, терміни й визначення, а також обов'язки й права учасників дорожнього руху.

Загальні положення, терміни й визначення, викладені в 1 розділі Правил дорожнього руху, їх чітке розуміння мають вирішальне значення для розуміння вимог, викладених в інших розділах Правил дорожнього руху.

4 Учасники дорожнього руху

Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин.

Водій - особа, яка керує транспортним засобом. Вершник, візник, погонич тварин, який веде їх за повід, прирівнюється до водія. Водієм є також особа, яка навчає керування, знаходячись безпосередньо у транспортному засобі.

Пасажир - особа, яка користується транспортним засобом і знаходиться в ньому, але не причетна до керування ним.

Пішохід - особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-якої роботи. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску.

Правові основи взаємин всіх учасників дорожнього руху базуються на наступних положеннях.

Дії або бездіяльність учасників дорожнього руху й інших осіб не повинні створювати небезпеку або перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, заподіювати матеріальний збиток. Особи, які створили ці умови, зобов'язані негайно вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху

на цій ділянці дороги й здійснити всі можливі заходи до усунення перешкод, а якщо це неможливо, попередити про них інших учасників дорожнього руху, інформувати підрозділ міліції, власника дороги або уповноважений ним орган.

Учасники дорожнього руху мають право на:

- безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності вимогам безпеки руху стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів;
- вивчення норм і правил дорожнього руху;
- отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також підрозділів Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України інформації про умови дорожнього руху.

Учасник дорожнього руху може оскаржити дію працівника підрозділів Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України у разі порушення з його боку чинного законодавства.

Учасники дорожнього руху зобов'язані:

- знати і неухильно дотримуватися вимог Закону України про дорожній рух, Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху;
- створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам;
- виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух.

5 Транспортні засоби і їх види

Сам по собі розподіл транспортних засобів на види вже визначає відмінність у підході до режиму їх руху й переваг щодо інших учасників дорожнього руху.

Транспортні засоби діляться за їхньою конструкцією й видами експлуатації.

Механічний транспортний засіб – транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини й механізми (крім транспортних засобів, робочий обсяг двигуна яких не перевищує 50 см³), а також тролейбуси й транспортні засоби з електродвигуном потужністю більш 3кВт.

До механічних транспортних засобів відносяться:

автобус — автомобіль з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки;

мікроавтобус — одноповерховий автобус з кількістю місць для сидіння не більше сімнадцяти з місцем водія включно.

Примітно те, що в попередніх правилах дорожнього руху не було терміна «автобус» і тим більше «мікроавтобус». У нових правилах дорожнього руху відмінності між ними визначають і підхід до визначення їх швидкісного режиму при русі за межами населених пунктів і деякі інші обмеження;

вантажний автомобіль — автомобіль, який за своєю конструкцією й устаткуванням призначений для перевезення вантажів;

легковий автомобіль — автомобіль з кількістю місць для сидіння не більше дев'яти, з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки;

мотоцикл — двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 см³ і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.

З механічних транспортних засобів можна виділити рейкові й нерейкові транспортні засоби, а серед них і маршрутні транспортні засоби;

рейковий транспортний засіб — трамвай і платформи зі спеціальним устаткуванням, що рухаються по трамвайних коліях. Усі інші транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі, вважаються нерейковими;

маршрутні транспортні засоби (транспортні засоби загального користування) — автобуси, мікроавтобуси, тролейбуси, трамваї і таксі, що рухаються за встановленими маршрутами та мають визначені місця на дорозі для посадки (висадки) пасажирів.

До немеханічних транспортних засобів відносяться:

велосипед — транспортний засіб, крім інвалідних колясок, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому;

мопед — двоколісний транспортний засіб, що має двигун з робочим об'ємом до 50 см³;

причіп - транспортний засіб, призначений для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом. До цього виду транспортних засобів належать також напівпричепи і причепи-розпуски.

Серед вищеназваних транспортних засобів є особлива категорія – **транспортні засоби оперативних, спеціальних і дорожніх служб.**

Транспортні засоби **оперативних, спеціальних і дорожніх служб** при виконанні невідкладного службового завдання позначають себе за допомогою спеціальних **проблискових маячків**, а для залучення уваги інших учасників дорожнього руху використовують також і **спеціальний звуковий сигнал.**

6 Дороги і їх види

Транспортні засоби рухаються по дорогах різного призначення, що відрізняються між собою за умовами руху по них, місцем їх розташування, а також за будівельними нормами.

Складовими вулиць і доріг міст та інших населених пунктів є: проїзна частина вулиць і доріг, трамвайне полотно, дорожнє покриття, штучні споруди, споруди дорожнього водовідводу, технічні засоби організації дорожнього руху, зупинки міського транспорту, тротуари, пішохідні та велосипедні доріжки, зелені насадження, наземні та підземні мережі.

Автомобільні шляхи розрізняються за дорожнім покриттям. Як зазначається в Законі України «Про автомобільні дороги», дорожнє покриття - це укріплені верхні шари дороги, що сприймають навантаження від транспортних засобів [4]. Всі дороги поділяються на дороги з твердим покриттям – 165820 км, або 97,8 % від загальної протяжності доріг, та ґрунтові – 3675 км. Дороги з твердим покриттям поділяються на цементно-бетонні, асфальтобетонні, чорні шосе, білі щебеневі, гравійні, бруківки.

Дороги поділяють на категорії в залежності від пропускної спроможності кількості смуг руху, ширини смуг, ширини проїзної частини, ширини земляного ширини смуги відводу та ін. Чим вища категорія дороги, тим більший потік автомобілів вона пропускає, тим є більш вдосконаленою в технічному відношенні.

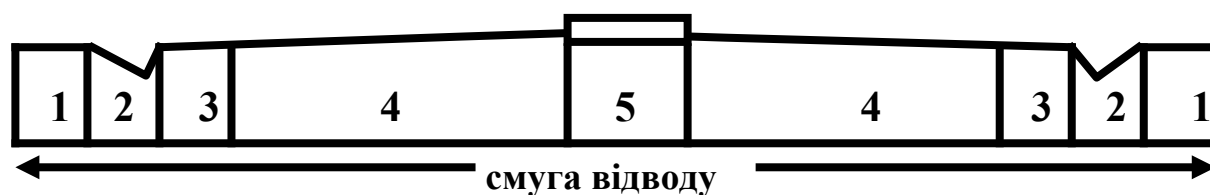
За умовами руху на них дороги діляться на: автомагістралі, дороги для автомобілів і інші дороги.

Автомагістраль – автомобільна дорога, яка має для кожного напрямку руху окремі проїзні частини, розділені розділовою смугою, не має перетинань в одному рівні з іншими дорогами, залізничними й трамвайними шляхами, пішохідними або велосипедними доріжками.

Дорога для автомобілів може мати перехрестя й пішохідні переходи, тому швидкість руху на ній менше, ніж на автомагістралі.

До інших доріг відносяться дороги, на яких діють правила дорожнього руху, а спеціальних умов руху на них немає. Таких доріг більшість.

Автомобільна дорога, вулиця (дорога) – частина території, у тому числі в населеному пункті, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними й підземними пішохідними переходами) і засобами організації дорожнього руху, обмежена за шириною зовнішнім краєм тротуарів або краєм смуги відводу (рисунок 1).



1 – обріз, 2 – кювет; 3 – узбіччя; 4 – проїзна частина;
5 – розділова смуга

Рисунок 1

На проїзну частину дороги спеціальними фарбами або кольоровими бетонами наноситься розмітка, що орієнтує водіїв у

відношенні напрямку руху. На дорогах встановлюють сигнали, знаки і вказівки.

В гірських районах з боку обривів дороги огорожуються бар'єрами відповідних конструкцій. Найбільш інтенсивні ділянки (понад 10000 авт/доб) оснащуються стаціонарним освітленням, що діє в нічний час і при туманах, снігопадах і т.п. В зоні дороги розташовуються заправні станції, дорожні буфети, станції технічного обслуговування, телефони та ін.

Проїзна частина - елемент дороги, призначений для руху нерейкових транспортних засобів. Дорога може мати декілька проїзних частин.

Смуга руху - поздовжня смуга на проїзній частині завширшки щонайменше 2,75 м, що позначена або не позначена дорожньою розміткою і призначена для руху нерейкових транспортних засобів.

Розділювальна смуга - визначений конструктивно або за допомогою суцільних ліній дорожньої розмітки елемент автомобільної дороги, який розділяє суміжні проїзні частини. Розділювальна смуга не призначена для руху або стоянки транспортних засобів. За наявності на розділювальній смузі тротуару по ньому дозволяється рух пішоходів.

Узбіччя - визначений конструктивно або суцільною лінією дорожньої розмітки елемент автомобільної дороги, який прилягає безпосередньо до зовнішнього краю проїзної частини, розташований з нею на одному рівні та не призначений для руху транспортних засобів, крім випадків, передбачених Правилами дорожнього руху. Узбіччя може використовуватися для зупинки і стоянки транспортних засобів, руху пішоходів, мопедів, велосипедів (за відсутності тротуарів, пішохідних, велосипедних доріжок або у разі неможливості пересуватися по них), гужових возів (саней).

Тротуар - елемент дороги, призначений для руху пішоходів, який прилягає до проїзної частини або відокремлений від неї газоном.

За видом руху на них дороги бувають:

з **однобічним рухом**, по всій ширині яких або по окремій проїзній частині яких рух транспортних засобів здійснюється тільки в одному напрямку. На таких дорогах заборонений

розворот, а рух заднім ходом здійснюється за спеціальними правилами (рисунок 2);

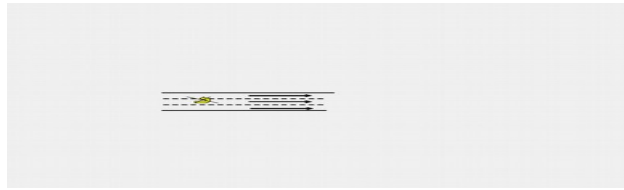


Рисунок 2

дорога або окрема смуга на ній з реверсивним рухом (рух по яких може мінятися на протилежний залежно від сигналів реверсивного світлофора). При виключених реверсивних світлофорах в'їзд транспортних засобів на цю смугу й рух по ній заборонені, вона в цьому випадку виконує роль розділювальної смуги. Рух транспортних засобів по смузі дозволено тільки з того боку, де на реверсивному світлофорі горить зелена стрілка, спрямована вниз. З боку червоного Х-подібного сигналу рух заборонений. Зміна сигналів світлофорів на протилежні змінює напрямок руху транспортних засобів (рисунок 3);



Рисунок 3

дороги із двостороннім рухом – це такі дороги, на яких хоча б по одній смузі рух транспортних засобів здійснюється в зустрічному напрямку. Таких доріг більшість, тому вони ніякими знаками не позначаються. Дорога із двостороннім рухом може мати відділені проїзні частини, на яких здійснюється однобічний рух. Дороги можуть перетинатися, розгалужуватися й замикатися (зливатися) в одному рівні або в різних рівнях (рисунок 4).

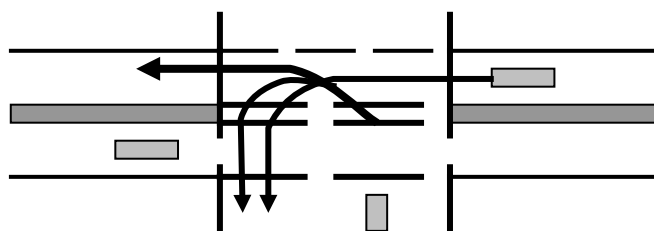



Рисунок 4


Перехрестя - місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень країв проїзної частини кожної з доріг. Не вважається перехрестям місце прилягання до дороги виїзду з прилеглої території.


Прилегла територія - територія, що прилягає до краю проїзної частини та не призначена для наскрізного проїзду, а лише для в'їзду до дворів, на стоянки, автозаправні станції, будівельні майданчики тощо або виїзду з них.

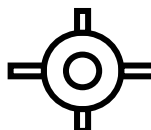
Край проїзної частини (для нерейкових транспортних засобів) – видима умовна або позначена дорожньою розміткою лінія на проїзній частині в місці її примикання до узбіччя, тротуару, газону, розділової смуги, смуги для руху трамваїв, велосипедної або пішохідної доріжки.

За зовнішнім виглядом перехрестя бувають:

 - чотирибічні;

 - Т-подібні;

 - складні;

 - з круговим рухом

У залежності від характеру організації дорожнього руху на перехрестях вони поділяються на **регульовані** перехрестя, де черговість проїзду визначається сигналами світлофора чи регулювальника, та **нерегульовані** перехрестя, де порядок руху регулюється встановленими знаками пріоритету.

Найбільш поширеними порушеннями правил проїзду перехресть є:

а) виїзд на будь-яке перехрестя, у тому числі при сигналі світлофора, що дозволяє рух, якщо утворився затор, який змусить водія зупинитися на перехресті, що створить перешкоду для інших транспортних засобів та пішоходів;

б) відмова водія, повертаючи праворуч або ліворуч, дати дорогу пішоходам, які переходять проїзну частину, на яку він повертає, а також велосипедистам, які рухаються прямо в попутному напрямку. Слід нагадати, що за вищезазначене порушення передбачена відповідальність – штраф.

Нерегульовані перехрестя бувають перехрестями рівнозначних і нерівнозначних доріг.

Рівнозначні дороги – це дороги, що однаково мають покриття (кожне), або що однаково не мають його, перед перетинанням яких не встановлені знаки пріоритету.

Нерівнозначні дороги - при відсутності знаків пріоритету це дороги, одна з яких має покриття і вважається головною, а інша, що не має покриття, вважається другорядною.

Якщо перед перетинанням доріг установлені знаки пріоритету, що визначають порядок (черговість) проїзду даного перетинання, головною буде та дорога, незалежно від покриття на ній, на початку якої або перед перехрестям на якій установлений знак «Головна дорога».

Другорядна дорога – це та дорога, на якій перед перехрестям установлені знаки: «звільнити дорогу» або «проїзд без зупинки заборонений».

Звільнити дорогу – вимога до учасника дорожнього руху не продовжувати або не відновляти рух, не здійснювати будь-яких маневрів (за винятком вимоги звільнити займану смугу руху), якщо це може змусити інших учасників дорожнього руху, що мають перевагу, змінити напрямок руху або швидкість.

7 Обов'язки і права пішоходів

Пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку. Якщо немає тротуарів, пішохідних доріжок або пересуватися по них неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не утруднюючи рух на велосипедах і мопедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися по ньому — по краю проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху.

Пішоходи, які переносять громіздкі предмети, або особи, які пересуваються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть мотоцикл, велосипед чи мопед, везуть санки, візок тощо, якщо їх рух тротуарами, пішохідними чи велосипедними доріжками або узбіччями створює перешкоди для інших учасників руху, можуть рухатися по краю проїзної частини в один ряд.

За межами населених пунктів пішоходи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини, повинні йти назустріч руху транспортних засобів. Особи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини в інвалідних колясках без двигуна, ведуть мотоцикл, мопед або велосипед, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів.

У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні виділити себе, за можливості мати на зовнішньому одязі елементи, що віддзеркалюють світло, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху.

Рух організованих груп людей по дорозі дозволяється тільки в напрямку руху транспортних засобів колоною не більш як по чотири особи в ряду за умови, що колона не займає більше половини ширини проїзної частини одного напрямку руху. Попереду і позаду колони на відстані 10-15 м з лівого боку повинні бути супровідники з червоними прапорцями, а у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості — із засвіченими ліхтарями: спереду — білого кольору, позаду — червоного.

Організовані групи дітей дозволяється водити тільки по тротуарах і пішохідних доріжках, а коли їх немає — по узбіччю дороги у напрямку руху транспортних засобів колоною, але тільки у світлу пору доби і лише в супроводі дорослих.

Пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних переходах, у тому числі підземних і надземних, а у разі їх відсутності — на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч. Якщо в зоні видимості немає переходу або перехрестя, а дорога має не більше трьох смуг руху для обох його напрямків, дозволяється переходити її під прямим кутом до краю проїзної частини в місцях, де дорогу добре видно в обидва боки, і лише після того, як пішохід упевниться у відсутності небезпеки.

У місцях, де рух регулюється, пішоходи повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора. 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 переконані в безпеці подальшого руху. Вимога – перебувати на середині проїзної частини чи на островці безпеки стосується лише регульованих пішохідних переходів.

Надано повне право пішоходам на перехід всієї проїзної частини на *нерегульованих пішохідних переходах*. Тобто, незалежно від кількості смуг на проїзній частині, пішохід на нерегульованому пішохідному переході має перевагу в русі перед транспортними засобами по всій ширині проїзної частини і не повинен зупинятися на середині дороги та пропускати транспортні засоби.

Перед виходом на проїзну частину з-за транспортних засобів, що стоять, та будь-яких об'єктів, які обмежують оглядовість, пішоходи повинні впевнитись у відсутності транспортних засобів, що наближаються.

Чекати транспортний засіб пішоходи повинні на тротуарах, посадкових майданчиках, а якщо вони відсутні, — на узбіччі, не створюючи перешкод для дорожнього руху.

На трамвайних зупинках, не обладнаних посадковими майданчиками, пішоходам дозволяється виходити на проїзну частину лише з боку дверей і тільки після зупинки трамвая. Після висадки з трамвая необхідно залишити проїзну частину, не затримуючись.

У разі наближення транспортного засобу з увімкненим проблісковим маячком червоного та (або) синього кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом пішоходи повинні утриматися від переходу проїзної частини або негайно залишити її.

Пішоходам забороняється:

а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;

б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;

в) допускати самотійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;

г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;

д) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;

е) рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку.

У разі причетності пішохода до ДТП він повинен подати можливу допомогу потерпілим, записати прізвища та адреси очевидців, повідомити орган чи підрозділ міліції про пригоду, необхідні дані про себе і перебувати на місці до прибуття працівників міліції.

Пішохід має право:

а) на перевагу під час переходу проїзної частини позначеними нерегульованими пішохідними переходами, а також регульованими переходами за наявності на те відповідного сигналу регулювальника чи світлофора;

б) вимагати від органів виконавчої влади, власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів створення умов для забезпечення безпеки дорожнього руху.

8 Обов'язки і права пасажирів

Порушуючи правила користування громадським транспортом, ви ставите під загрозу своє життя і життя багатьох пасажирів та перехожих.

У будь-якому виді транспорту суспільного користування вивішуються правила поведінки про дії пасажирів у тих або інших обставинах, що склалися. Кожний пасажир повинен хоча б один раз прочитати їх уважно й неухильно їх дотримуватися.

Правила посадки і висадки

Посадку та висадку слід виконувати з боку тротуару або узбіччя і тільки після цілковитої зупинки транспортного засобу. Якщо посадка та висадка неможлива з боку тротуару або узбіччя,

то вона може бути виконана з боку проїжджої частини за умови, що це буде безпечно і не утворюватиме перешкоди решті учасників руху. Під час посадки не слід створювати натовп, затримуватись біля вхідних дверей, слід пройти вперед, давши можливість зайти решті пасажирів. Не можна висуватися з вікон, виходити з транспорту до повної його зупинки.

Слід бути дуже уважним під час посадки у трамвай. Доки трамвай не підійде, слід залишатися на тротуарі або узбіччі, або біля вказівника зупинки.

Коли трамвай підійшов, а машини зупинилися, тоді можна підходити до трамвая. Пасажири, які вийшли з трамвая, повинні негайно залишити проїжджу частину.

Виходячи з автобуса, тролейбуса, трамвая, необхідно відійти на тротуар або узбіччя. Право позачергового входу в автобус мають вагітні жінки, інваліди, пасажирів з дітьми дошкільного віку, особи похилого віку.

Пасажири, користуючись транспортним засобом, повинні:

а) сидіти або стояти (якщо це передбачено конструкцією транспортного засобу) в призначених для цього місцях, тримаючись за поручень або інше пристосування;

б) під час пересування на транспортному засобі, обладнаному ременями безпеки, бути пристебнутими, а на мотоциклі — в застібнутому мотошоломі;

в) не забруднювати проїзну частину та смугу відведення автомобільних доріг;

г) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху.

Пасажирам забороняється:

а) під час руху відвертати увагу водія від керування транспортним засобом та заважати йому в цьому;

б) відчиняти двері транспортного засобу, не переконавшись, що він зупинився біля тротуару, посадкового майданчика, краю проїзної частини чи на узбіччі;

в) перешкоджати зачиненню дверей та використовувати для їзди підніжки і виступи транспортних засобів;

г) під час руху стояти в кузові вантажного автомобіля, сидіти на бортах або в місці, яке не обладнане для сидіння.

У разі ДТП пасажир транспортного засобу, який був причетний до пригоди, повинен подати можливу допомогу потерпілим, повідомити про пригоду орган чи підрозділ міліції і перебувати на місці до прибуття працівників міліції. Пасажири завжди є свідками пригоди, і їх інформація (показання) є важливими при розслідуванні скоєних ДТП.

Пасажир під час користування транспортним засобом має право на:

- а) безпечне перевезення себе і багажу;
- б) відшкодування завданих збитків;
- в) отримання своєчасної і точної інформації про умови і порядок руху.

9 Водії маршрутних транспортних засобів

Водіям маршрутних транспортних засобів забороняється під час перевезення пасажирів розмовляти з ними, їсти, пити, палити, а також перевозити пасажирів і вантаж у кабіні, якщо вона відокремлена від салону.

Водію забороняється починати рух до повного зачинення дверей та відчиняти їх до зупинки транспортного засобу. Починати рух можна, лише переконавшись, що створено умови для безпечного перевезення пасажирів.

10 Дорожня автомобільна інспекція

Дорожня автомобільна інспекція — це така служба, у якій працюють інспектори, які стежать за дорожнім рухом, за дотриманням правил дорожнього руху водіями, пішоходами та пасажирами, забезпечують безпеку на проїжджій частині дороги.

Інспектор одягнений у спеціальну форму. Позаду на куртці розташовані три великі літери — ДАІ. Попереду прикріплений нагрудний знак, на якому написано номер, згідно з яким можна дізнатися, де працює інспектор.

У кожного інспектора є свисток для того, щоб привертати увагу водіїв та пішоходів, і жезл з чорно-білими смугами, яким інспектор управляє дорожнім рухом, регулює його. Куртку і жезл

автоінспектора видно і в темряві, адже вони світяться і відбивають світло фар автомобілів.

Взаємини інспектора ДАІ з учасниками дорожнього руху повинні ґрунтуватися на суворому дотриманні законності. Звертаючись до учасників дорожнього руху, співробітники міліції повинні назвати свою посаду, звання та прізвище, повідомити причину зупинки транспортного засобу або пішохода. Дії автоінспектора повинні бути зрозумілими учасникам дорожнього руху.

Основними завданнями ДАІ є: збереження життя, здоров'я та майна учасників дорожнього руху; захист їх законних прав та інтересів, а також інтересів суспільства; попередження правопорушень дорожнього руху.

У місцях тимчасових заторів у русі, під час проведення масових та спеціальних заходів, при зіпсованому світлофорі, під час забезпечення переходу доріг пішоходами та в інших випадках співробітник ДАІ виконує регулювання руху жестами.

11 Вимоги до водіїв мопедів та велосипедів, осіб, які керують гужовим транспортом, і погоничів тварин

Правила користування велосипедом

Велосипед є транспортним засобом пересування, і на нього також поширюються правила дорожнього руху. Для водіїв мопедів і велосипедів місцевими органами виконавчої влади може бути встановлена картка, в яку заноситься інформація про водія і яку водії мопедів чи велосипедів у такому разі повинні мати при собі.

Кататися на дитячому велосипеді може навіть малюк, але тільки на закритих для руху машин майданчиках, стадіонах та інших безпечних місцях.

Велосипедисти, а також особи, які керують мопедом, не складають іспитів на знання ПДР і звичайно уявлення не мають про свої обов'язки. Особливо це стосується велосипедистів - дітей. Тому розв'язання дорожніх ситуацій з їхньою участю, у першу чергу, залежить від передбачливості, розсудливості й акуратності водія автомобіля.

Управляти велосипедом, гужовим візком (санями), бути погоничем в'ючних, верхових тварин або череди при русі по

дорогах дозволяється особам з 14 років, а мопедом - з 16 років. Мопеди і велосипеди повинні бути обладнані звуковим сигналом та світловідбивачами: спереду - білого кольору, по боках - помаранчевого, ззаду –червоного кольору.

Для руху в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості на мопеді необхідно увімкнути освітлення, на велосипеді - ліхтар (фару).

Водії мопедів і велосипедів, рухаючись групами, повинні їхати один за одним, щоб не заважати іншим учасникам дорожнього руху. Колона велосипедистів, що рухається по проїзній частині, повинна бути розділена на групи (до 10 велосипедистів у групі) з дистанцією руху між групами 80-100 м.

Водії мопедів і велосипедів можуть перевозити лише такі вантажі, які не заважають керувати транспортним засобом і не створюють перешкод іншим учасникам дорожнього руху.

Якщо велосипедна доріжка перетинає дорогу поза перехрестям, водії мопедів і велосипедів зобов'язані дати дорогу іншим транспортним засобам, що рухаються по дорозі.

Водіям мопедів і велосипедів забороняється:

- керувати мопедом або велосипедом з несправним гальмом, звуковим сигналом, а в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості - з неувімкненою фарою і заднім ліхтарем на мопеді чи без світловідбивачів і неувімкненою фарою на велосипеді;

- рухатися по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також по проїзній частині, коли поряд є велосипедна доріжка;

- рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках (крім дітей до 7 років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих);

- під час руху триматися за інший транспортний засіб;

- перевозити вантаж, що виступає більш ніж на 0,5 м за довжиною або шириною за габарити, або вантаж, що заважає керуванню;

- повертати ліворуч або розвертатися на дорогах із трамвайним рухом і на дорогах, що мають більше однієї смуги для руху в даному напрямку;

- їздити не тримаючись за руль та знімати ноги з педалей (підніжок);

- перевозити пасажирів на велосипеді, за винятком дітей до 7 років, для яких повинне бути додаткове сидіння, обладнане надійно закріпленими підніжками;

- буксирувати мопедів і велосипедів;

- буксирувати причеп, не передбачений для експлуатації з цими транспортними засобами.

Правила безпечної їзди у темряві

Для велосипедиста ніч – найбільш несприятлива пора. Малі габарити велосипеда, неяскраве забарвлення роблять його малопомітним на дорозі. Якщо їзда по міських освітлених вулицях ще якимось прийнятна, то за містом, де немає стаціонарного освітлення, їхати стає просто небезпечно. Не випадково тому Правила зобов'язують велосипедиста ввімкнути попереду фари білого кольору, а позаду – ліхтар червоного кольору (або червоний світловідбивач).

Усі інші правила руху по нічній дорозі формулюються так:

- прилади освітлення повинні бути в справному та чистому стані;

- швидкість руху повинна бути такою, щоб загальмувати в межах видимості;

- будь-яка зупинка або стоянка на неосвітленій ділянці дороги повинна бути тільки за межами проїзної частини;

- велосипедисти повинні одягати по можливості одяг світлих тонів і прикріплювати до неї світловідбиваючі елементи.

Правила безпечної їзди на слизькій дорозі:

- швидкість руху повинна бути обрана з урахуванням можливості вчасно зупинитися у випадку зненацька виниклої небезпеки;

- уникати різких гальмувань і поворотів керма;

- дії повинні бути плавними, а сама їзда – рівномірною;

- при заносі, що виник під час руху на високій швидкості, необхідно кермо велосипеда повернути на деякий кут у бік заносу й, як тільки занос припиниться, знову повернутися до прямолінійного руху.

Слід пам'ятати!

Головним атрибутом, який у багатьох країнах світу є обов'язковим для велосипедиста, є **шолом**. За статистикою, більшість смертельних випадків під час дорожньо-транспортних пригод за участю велосипедистів виникає саме через травми

голови. Велосипедний шолом майже на 100 % захищає голову від травм при падінні. При участі у змаганнях з екстремальних видів велосипедного спорту, крім шолому, спеціалісти радять використовувати налокітники, наколінники та різноманітні щитки для захисту частин тіла, а також захисні окуляри. Це суттєво зменшує ризик отримання серйозних травм.

Велосипедисти мають право їздити по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності – по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю.

На жаль, в нашій країні велосипедні доріжки зустрічаються дуже рідко. Але все ж необхідно пам'ятати про правила безпеки.

12 Регулювання дорожнього руху

Регулювання дорожнього руху в Україні здійснюється за допомогою:

- ✚ дорожніх знаків (попереджувальних, знаків пріоритету, заборонних, наказових, інформаційно-вказівних, знаків сервісу та табличок до дорожніх знаків);
- ✚ дорожньої розмітки (горизонтальної та вертикальної);
- ✚ дорожнього устаткування;
- ✚ сигналами світлофора;
- ✚ сигналами регулювальника.

13 Дорожні знаки

Відповідно до нормативних документів, встановлено сім груп дорожніх знаків: попереджувальні, пріоритету, заборонні, наказові, інформаційно-вказівні, сервісу і таблички до дорожніх знаків. Кожний знак (табличка) має свою нумерацію. Перше число позначає номер групи, друге – порядковий номер знака в групі. Якщо знак або табличка має різновид (наприклад, знак 5.35.1 «Пішохідний перехід»), то в цьому випадку використовується третє число – номер різновиду знака.



13.1 Стандартні кольори знаків

Кожен колір має особливе значення.

Червоний – зупинка чи заборона.

Синій – загальна і сервісна інформація.

Зелений – означає дозволений рух транспорту, такий, як поворот чи вказаний напрямок.

Жовтий – загальне попередження / засторога.



Флуоресцентний жовтий – шкільна зона і шкільний пішохідний перехід.

Білий – регулюючі знаки.

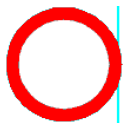
Помаранчевий – попередження про ремонтні роботи.

13.2 Типи знаків

Попереджувальні знаки. Загальна ознака попередження – трикутник білого тла з зовнішньою облямівкою червоного кольору. Ці знаки інформують про характер небезпеки і розташовуються перед небезпечною ділянкою дороги, рух по якій вимагає вжиття відповідних до обстановки заходів, наприклад "Залізничний переїзд без шлагбаума".



Знаки пріоритету. Загальної ознаки нема, знаки мають різну форму: трикутник, прямокутник, ромб, коло, восьмикутник білого, червоного або блакитного тла. Вони вказують черговість проїзду перехресть, перетинів окремих проїзних частин і вузьких ділянок дороги, наприклад "Дати дорогу".



Заборонні знаки. Загальна ознака заборони – коло білого, червоного або блакитного тла із зовнішньою облямівкою червоного кольору. Ці знаки вводять або скасовують певні обмеження руху, їх установлюють безпосередньо перед тією ділянкою, де введено обмеження або заборону, наприклад «Рух заборонено», «Забороняється рух усіх транспортних засобів».



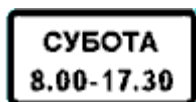
Наказові знаки. Загальна ознака знаків – коло блакитного тла. Ці знаки вводять або скасовують певні режими руху, які обов'язкові для всіх або тільки для певних учасників руху, їх установлюють безпосередньо перед ділянками дороги, де цей режим введений, наприклад «Доріжка для пішоходів», «Рух лише пішоходів».



Інформаційно-вказівні знаки. Загальна ознака вказівки – прямокутник блакитного, зеленого, жовтого або білого тла. Ці знаки інформують водіїв та інших учасників руху про особливості дорожньої обстановки, найменування населених пунктів і порядок проїзду, установлення режимів руху на окремих ділянках вулиць і доріг, наприклад "Житлова зона". Інформує про в'їзд на територію, де діють особливі умови дорожнього руху, передбачені цими Правилами.



Знаки сервісу. Загальна ознака – прямокутник блакитного тла. Вони інформують про розташування відповідних об'єктів, призначених для обслуговування транспортних засобів, пасажирів і водіїв, наприклад «Ресторан» або «Їдальня».



Таблички до дорожніх знаків. Загальна ознака знаків цієї групи – прямокутник білого тла. Їх застосовують для уточнення або обмеження дії інших знаків, наприклад, "Час дії" дні тижня і час доби, протягом яких діє знак.

Дорожні знаки можуть виставлятися постійно (постійні) і на якийсь строк (тимчасові), у зв'язку із провадженням робіт на проїзній частині, ремонту доріг і т.д. Тимчасові дорожні знаки мають перевагу перед постійними дорожніми знаками й дорожньою розміткою. Це означає, що у випадку їх спільного застосування, якщо тимчасові знаки суперечать вимогам постійних дорожніх знаків або дорожньої розмітки, необхідно керуватися вимогами тимчасових дорожніх знаків.

Тимчасові дорожні знаки розміщуються на переносних обладнаннях або дорожньому устаткуванні або закріплюються на щитах із тлом жовтого кольору (можуть бути виконані жовтим кольором усередині знака).

14 Дорожня розмітка

Розмітка - лінії й написи на проїзній частині дороги, огороженнях і елементах штучних споруд. Значення розмітки багато в чому збігається із значенням дорожніх знаків. Одні види розмітки - попереджувальні, інші - інформаційні, а треті - заборонні. Так само, як і дорожні знаки, кожний елемент

розмітки має відповідно до Правил дорожнього руху певний цифровий код. Розмітка проїзної частини зазвичай використовується в сполученні з дорожніми знаками і світлофорами.

Розмітка ділиться на горизонтальну й вертикальну. Горизонтальна наноситься на проїзну частину, а вертикальна — на елементи дорожньої обстановки (опори й прольотні будови мостів і шляхопроводів, бордюрний камінь).

Горизонтальна розмітка може бути постійною або тимчасовою.

Постійна розмітка має білий колір, окрім ліній **1.4** , **1.10** і **1.17** (нумерація ліній згідно [8]) жовтого кольору, а також якщо нею позначаються межі смуги для руху маршрутних транспортних засобів.

Тимчасова розмітка - помаранчевий колір.

Горизонтальна розмітка підрозділяється на поперечну й поздовжню.

Поперечна розмітка — це лінії, нанесені поперек дороги.

1.14.1 Лінії пішохідного переходу, «Зебра»(рисунок 5) — широкі білі смуги, що позначають нерегульований пішохідний перехід. На широких вулицях такий пішохідний перехід (**1.14.2**) іноді доповнюють стрілками, що указують напрямок руху для пішоходів.



Рисунок 5

1.14.3 Пішохідний перехід, де рух регулюється світлофором (рисунок 6).



Рисунок 6

1.12 (стоп-лінія) - наноситься перед пішохідними переходами поперек проїзної частини. Вона вказує водієві місце зупинки транспортного засобу при заборонному сигналі світлофора або регулювальника, а також при наявності знака «Рух без зупинки заборонено».

Поздовжня розмітка – це лінії, нанесені уздовж проїзної частини. Їх можна розділити на два типи - суцільні й переривчасті (рисунки 7,8). Слід запам'ятати: суцільні лінії перетинати не можна, а переривчасті - можна, але тільки якщо у цьому є необхідність. Це правило не строге, воно має ряд виключень, але все-таки непогано допомагає орієнтуватися на дорозі.

1.1 (вузька суцільна лінія) — поділяє транспортні потоки протилежних напрямків і позначає межі смуг руху на дорогах; позначає межі проїзної частини, на які в'їзд заборонено; позначає межі місць стоянки транспортних засобів і край проїзної частини доріг, не віднесених за умовами руху до автомагістралей;

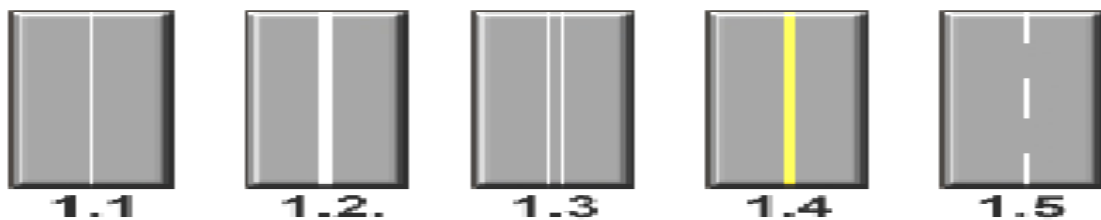


Рисунок 7

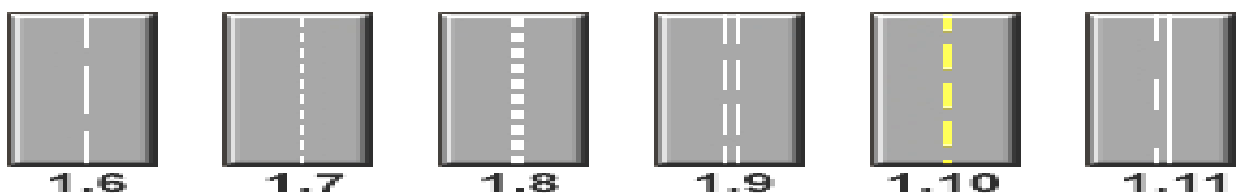


Рисунок 8

1.2 (широка суцільна лінія) — позначає край проїзної частини на автомагістралях або межі смуги для руху маршрутних транспортних засобів. У місцях, де на смугу маршрутних транспортних засобів дозволено заїзд іншим транспортним засобам, ця лінія може бути переривчастою;

1.3 (дві вузьких суцільних лінії)— поділяє транспортні потоки протилежних напрямків на дорогах, які мають чотири і більше смуг руху;

1.4 (широка жовта лінія) — позначає місця, де заборонено зупинку та стоянку транспортних засобів;

1.5 (вузька переривчаста лінія, в якій довжина штрихів та проміжки між ними – рівні) — поділяє транспортні потоки протилежних напрямків на дорогах, які мають дві або три смуги; позначає межі смуг руху, за наявності двох і більше смуг, призначених для руху в одному напрямку;

1.6 (лінія наближення — переривчаста лінія, в якій довжина штрихів утричі перевищує проміжки між ними) — попереджає про наближення до розмітки **1.1** або **1.11**, яка поділяє транспортні потоки протилежних або попутних напрямків;

1.7 (переривчаста лінія з короткими штрихами і рівними їм проміжками) — позначає смуги руху, а також напрямок головної дороги в межах перехрестя; **1.8** (широка переривчаста лінія) — позначає межу між смугою розгону або гальмування і основною смугою проїзної частини (на перехрестях, перехрещеннях доріг на різних рівнях, у зоні автобусних зупинок тощо);

1.9 (дві переривчасті лінії) — позначає межі смуг руху, на яких здійснюється реверсивне регулювання; поділяє транспортні потоки протилежних напрямків (при вимкнених реверсивних світлофорах) на дорогах, де здійснюється реверсивне регулювання;

1.10 (жовта переривчаста лінія) — позначає місця, де заборонено стоянку. Застосовується самостійно або в сполученні із знаком 3.35 [8] і наноситься біля краю проїзної частини або по верху бордюру;

1.11 (суцільна вузька лінія та переривчаста лінія з рівними штрихами та проміжками між ними) — поділяє транспортні потоки протилежних або попутних напрямків на ділянках доріг, де перестроювання дозволено лише з однієї смуги; позначає місця, призначені для розвороту, в'їзду і виїзду з майданчиків для стоянки тощо, де рух дозволено лише в один бік.

Як виняток, за умови забезпечення безпеки дорожнього руху, дозволяється перетинати лінію **1.1** для об'їзду нерухомої перешкоди, розміри якої не дають змоги здійснити її безпечний

об'їзд, не перетинаючи цю лінію, а також обгону поодиноких транспортних засобів, що рухаються із швидкістю менше 30 км/год.

Лінію **1.2** дозволяється перетинати в разі вимушеної зупинки, якщо цією лінією позначено край проїзної частини, суміжний з узбіччям.

Лінії **1.5-1.8** перетинати дозволяється з будь-якого боку.

На ділянці дороги між реверсивними світлофорами лінію **1.9** дозволяється перетинати, якщо вона розташована праворуч від водія. При ввімкнених сигналах зеленого кольору у реверсивних світлофорах лінію **1.9** дозволяється перетинати з будь-якого боку, якщо вона поділяє смуги, по яких рух дозволено в одному напрямку. При вимкнених сигналах світлофорів водій повинен негайно перестроїтися праворуч за лінію розмітки **1.9**. Лінію **1.9**, що знаходиться ліворуч, при вимкнених реверсивних світлофорах перетинати забороняється.

Лінію **1.11** дозволяється перетинати тільки з боку її переривчастої частини, а з боку суцільної - лише по завершенні обгону чи об'їзду перешкоди.

Вертикальна розмітка не так поширена, як горизонтальна. Наноситься вертикальна розмітка на різного роду споруди, на бордюрні камені й огороження (рисунок 9). Для такої розмітки застосовується біла й чорна фарба, крім того використовуються світловідбиваючі елементи (червоні, білі або жовті). Слід зазначити, що розмітку наносять не на всі споруди підряд, а тільки на ті, які можуть являти ту або іншу небезпеку для водія.

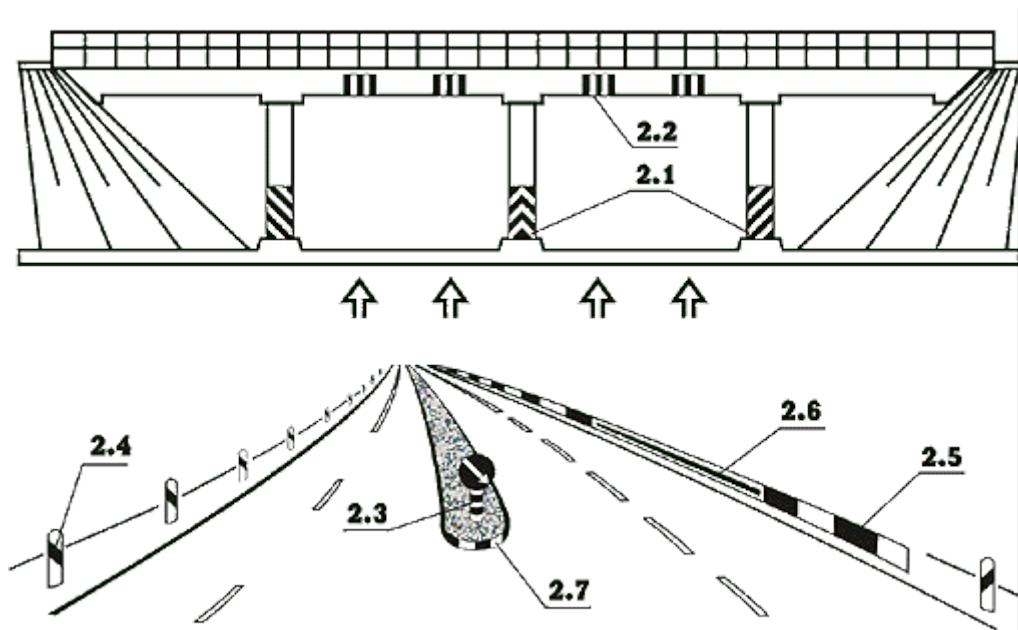


Рисунок 9

Вертикальна розмітка позначає:

2.1 - елементи дорожніх споруд (опор мостів, шляхопроводів, торцевих частин парпетів та ін.);

2.2 - нижній край прогінної будови тунелів, мостів і шляхопроводів;

2.3 - круглі тумби, встановлювані на розділювальних смугах або острівцях безпеки;

2.4 - напрямні стовпчики, надовби, опори огорожень тощо;

2.5 - бокові поверхні огорожень доріг на заокругленнях малого радіуса, крутих спусках, інших небезпечних ділянках;

2.6 - бокові поверхні огорожень на інших ділянках;

2.7 - бордюри на небезпечних ділянках і підвищені острівці безпеки.

15 Дорожнє обладнання

Дорожнє обладнання - допоміжний засіб регулювання дорожнього руху, забезпечення безпеки учасників дорожнього руху. До нього належать:

- огороження і світлове сигнальне обладнання в місцях будівництва, реконструкції та ремонту доріг;

- попереджувальні світлові круглі тумби, що встановлюються на розділювальних смугах або острівцях безпеки;
- напрямні стовпчики, що призначені для забезпечення видимості зовнішнього краю узбіч і небезпечних перешкод в умовах недостатньої видимості. Позначаються вертикальною розміткою і повинні бути обладнані світловідбивачами: праворуч — червоного кольору, ліворуч — білого;
- опуклі дзеркала для розширення огляду водіям транспортних засобів, які проїжджають перехрестя чи інше небезпечне місце з недостатнім оглядом;
- дорожні огороження на мостах, шляхопроводах, естакадах, насипах та інших небезпечних ділянках доріг;
- пішохідні огороження в небезпечних для переходу проїзної частини місцях;
- вставки розмічувальні дорожні для поліпшення зорового орієнтування водіїв на проїзній частині;
- лежачий поліцейський — пристрої примусового зниження (обмеження) швидкості руху транспортних засобів;
- шумові смуги для підвищення уваги учасників дорожнього руху на небезпечних ділянках доріг.

16 Світлофори

Світлофорне регулювання є найпоширенішим регулюванням. Офіційно всі світлофори діляться на транспортні й пішохідні, для зручності їх розподіляють на транспортні, реверсивні, для трамваїв і маршрутних транспортних засобів, залізничні й пішохідні.

Сигнали світлофора можуть бути розташовані як вертикально (при цьому червоний сигнал завжди розташовується зверху, а зелений — знизу), так і горизонтально (при цьому червоний сигнал завжди розташовується зліва, а зелений — справа). За відсутності інших, спеціальних світлофорів, вони регулюють рух всіх видів транспортних засобів і пішоходів. Іноді сигнали світлофора доповнюють спеціальним табло зворотного відліку часу, який показує: скільки часу ще горітиме сигнал. Частіше за все табло зворотного відліку роблять для зеленого

сигналу світлофора, але у ряді випадків табло відображає і решту часу для червоного сигналу.

Практично повсюдно червоний сигнал світлофора забороняє рух, жовтий забороняє виїзд на ділянку, що охороняється світлофором, але допускає завершення його проїзду, а зелений — дозволяє рух. Поширене, але не є повсюдним використання поєднання червоного і жовтого сигналів, що позначає майбутнє увімкнення зеленого сигналу. Іноді зелений сигнал умикається відразу після червоного без проміжного жовтого, але не навпаки.

Існують світлофори з двох секцій — червоної і зеленої. Такі світлофори зазвичай встановлюються на пунктах, де пропуск автомобілів проводиться в індивідуальному порядку, наприклад, на прикордонних переходах, при в'їзді або виїзді з автостоянки, території, що охороняється, тощо.

Можуть також подаватися миготливі сигнали, значення яких залежить від місцевого законодавства. Миготливий жовтий сигнал вимагає понизити швидкість для проїзду перехрестя або означає на пішохідному переході нерегульований світлофор (наприклад, вночі, коли регулювання не потрібне через низьку інтенсивність руху).

Стрілки і стрілочні секції

Додатково сигнали можуть бути подані у вигляді стрілок (контурів стрілок). Крім того, часто використовуються додаткові секції із стрілками, які регулюють рух в тому чи іншому напрямі.

Світлофори на залізничних переїздах (рисунок 10)

Складаються з двох горизонтально розташованих червоних ліхтарів і, на деяких переїздах, одного ліхтаря місячно-білого кольору. Білий ліхтар розташований між червоними, нижче або вище лінії, що сполучає їх.

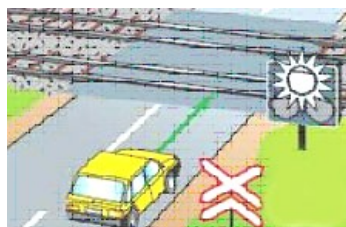


Рисунок 10

Значення сигналів таке:

- два поперемінно миготливих червоних ліхтарі — рух через переїзд заборонений; даний сигнал зазвичай супроводжується звуковою сигналізацією (дзвінком);
- миготливий білий ліхтар означає, що технічна система переїзду знаходиться у нормальному стані. Оскільки він не горить, коли переїзд закритий або закривається, біло-місячний ліхтар часто неправильно вважають сигналом, що дозволяє рух.

Реверсивний світлофор

Для регулювання руху по смугах проїжджої частини (особливо там, де можливий реверсивний рух), застосовують спеціальні світлофори контролю смуги (реверсивні). Відповідно до Віденської конвенції про дорожні знаки і сигнали такі світлофори можуть мати два або три сигнали:

- червоний X-подібний сигнал забороняє рух по смузі;
- зелена стрілка, направлена вниз, дозволяє рух;
- додатковий сигнал у вигляді діагональної жовтої стрілки інформує про зміну режиму роботи смуги і вказує напрям, в якому її необхідно покинути.

Світлофори для маршрутних транспортних засобів (рисунки 11, 12)

Правилами дорожнього руху передбачено використання T-подібного світлофора з чотирма круглими сигналами білого кольору. Верхні сигнали використовуються для вказівки дозволених напрямів руху (наліво, прямо, направо), а нижній — дозволяє початок руху.

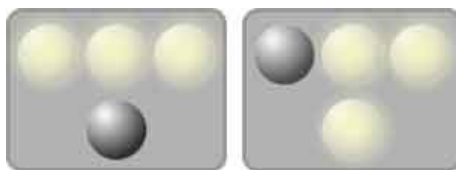


Рисунок 11

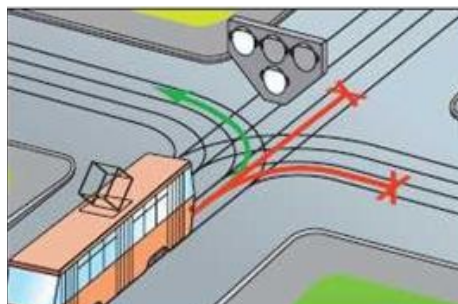


Рисунок 12

Також існують світлофори на трамвайних станціях (кінцевих) — тобто поза автомобільними дорогами, що мають по дві секції — червону і зелену. Вони служать для вказівки порядку відправлення трамвайних потягів з різних колій станції.

Світлофори для пішоходів (рисунок 13)

Такі світлофори регулюють рух пішоходів через пішохідний перехід. Як правило, він має два види сигналів: дозвільний і заборонний. Зазвичай для цієї мети використовують відповідно зелене і червоне світло. Самі сигнали мають різну форму. Найчастіше використовують сигнали у вигляді силуету людини: червоний — яка стоїть, зелений — яка йде.



Рисунок 13

На жвавих магістралях встановлюють, як правило, світлофори, що автоматично перемикаються. Але часто застосовується і варіант, коли світлофор перемикається після натиснення спеціальної кнопки і дозволяє перехід протягом певного часу після цього.

Сучасні світлофори для пішоходів додатково обладнали також звуковими сигналами, призначеними для сліпих пішоходів, а іноді і табло зворотного відліку часу.

17 Сигнали регулювальника

Регулювальник - 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, нарукавну пов'язку, жезл, диск з червоним сигналом чи світловідбивачем, червоний ліхтар або прапорець) і регулюють дорожній рух.

Сигнали регулювальника є обов'язковими для всіх учасників дорожнього руху, включаючи тих, хто рухається при виконанні

невідкладного службового завдання із увімкненими проблісковими маячками.

Існує один заборонний жест регулювальника — вертикально піднята нагору рука, цей жест по суті дуже нагадує жовтий сигнал світлофора: він забороняє в'їзд на перехрестя, але дозволяє тим, хто на перехресті перебуває, покинути його.

Отже, от що треба знати про сигнали регулювальника:

- 1) регулювальник завжди тримає жезл у правій руці;
- 2) усього існує три можливих положення регулювальників;
- 3) загородити дорогу регулювальник може або своїми грудьми, або спиною, або витягнутою рукою, коли ви під'їхали збоку, і ця рука є ближньою до вас. Допускається, щоб регулювальник стояв з руками, які опущені вниз. Зміст сигналу й порядок руху транспортних засобів при цьому не змінюються. Розглянемо три положення регулювальника.

Користуючись вищеописаними положеннями, проаналізуємо цю схему: 1) на обох водіїв спрямована рука регулювальника, тобто їхати вони можуть; 2) не перетинаючи напрямку рук, рухатися можна тільки праворуч, але водій автомобіля № 2 праворуч повернути не може тому, що перебуває не на тій смузі (поворот праворуч виконується із крайнього правого ряду).

Висновок: на запропонованому рисунку 14 може продовжити рух тільки автомобіль № 1 і тільки праворуч.



Рисунок 14 – Жест № 1

1) рука регулювальника спрямована на обох водіїв (опущена й відведена у бік рука – те саме) - значить рухатися їм дозволяється; 2) не перетинаючи напрямку рук регулювальника, можна продовжити рух тільки прямо або праворуч, але водій автомобіля № 2 із зазначеного положення поворот праворуч виконати не має права.

Висновок: на поданій схемі (рисунок 15) водій авто № 2 може продовжити рух тільки прямо, водій авто № 1 - прямо або праворуч.



Рисунок 15 – Жест № 2

1) рука регулювальника спрямована на обох водіїв (опущена й відведена у бік рука – те саме) - значить рухатися їм можна; 2) не перетинаючи напрямку рук регулювальника можна продовжити рух у всіх напрямках, у тому числі й виконати розворот.

Висновок: на поданій схемі (рисунок 16) з урахуванням положення на дорозі водій авто № 2 може продовжити рух прямо, ліворуч і у зворотному напрямку, водій авто № 1 - прямо або праворуч.



Рисунок 16 – Жест № 3

Вимога про зупинку транспортного засобу подається також за допомогою гучномовного пристрою або жестом руки, спрямованої на транспортний засіб. Водій повинен зупинитися у вказаному йому місці.

Додатковий сигнал свистком подається для привертання уваги учасників руху. Коли регулювальник змушений замінити світлофор, що зламався, на великому перехресті із жвавим рухом, не кожний водій зуміє вчасно помітити зміну подаваного сигналу. Тому, змінюючи своє положення, регулювальник привертає увагу всіх учасників руху свистком. Якщо руки регулювальника витягнуті у боки або опущені, то пішоходам дозволено переходити проїзну частину перед регулювальником та за ним, а з боків регулювальника – заборонено (рисунок 17).

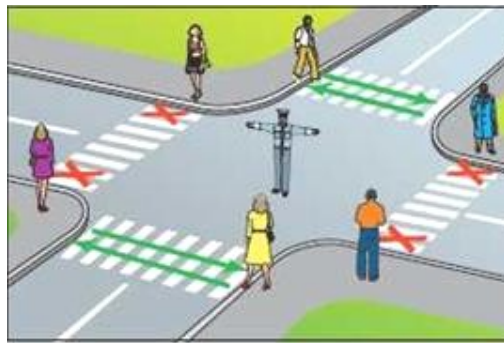


Рисунок 17

Якщо права рука регулювальника витягнута вперед, то пішоходам дозволено переходити дорогу тільки за спиною регулювальника (рисунок 18).



Рисунок 18

Водії й пішоходи повинні виконувати вимоги сигналів і розпорядження регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофора, вимогам дорожніх знаків або розмітки. У випадку, якщо значення сигналів світлофора суперечать вимогам

дорожніх знаків пріоритету, водії повинні керуватися сигналами світлофора.

Зверніть особливу увагу на слова «дорожніх знаків пріоритету». Поки світлофор працює, ніякі знаки пріоритету ніколи не діють - вони висять тільки на той випадок, коли світлофор зламається або буде виключений. І в той же час, коли при світлофорі є дорожні знаки з інших груп, ви зобов'язані підкорятися їм світлофору, і знакам.

18 Рух транспорту та безпека пішоходів і пасажирів

Існує правосторонній, лівосторонній, односторонній і двосторонній дорожній рух. У нашій країні транспорт рухається з правого боку або в одному напрямку. Пішоходи, щоб не створювати аварійної ситуації на дорогах, мають переходити проїзну частину по переходах – підземних, надземних або наземних. При наземному переході необхідно спочатку подивитися ліворуч, а дійшовши до середини дороги, - праворуч.

Взаємна увага – умова безпеки руху

У Законі України “Про дорожній рух” сказано, що учасники дорожнього руху зобов'язані: знати і неухильно дотримуватися вимог цього закону, правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху. Про це ж мовиться і в правилах дорожнього руху: ”Учасники дорожнього руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги правил, а також бути взаємо ввічливими”. Отже, знання правил дорожнього руху є обов'язковим для кожного учасника руху, зокрема й для пішоходів. Чітке виконання їхніх положень сприяє взаємній довірі і повазі, безпечному співіснуванню на дорозі всіх учасників дорожнього руху. У той же час будь-які відхилення від положень правил дорожнього руху можуть призвести до дорожньо-транспортних подій, завдання збитків майну, завдання шкоди здоров'ю людей і навіть до людських жертв.

19 Види та призначення попереджувальних сигналів

Для подачі попереджувальних сигналів автомобілі обладнуються різними засобами світлової і звукової сигналізації,

у тому числі світловими покажчиками поворотів, стоп-сигналами, покажчиками ввімкнення заднього ходу, покажчиками відкритих дверей, світловою аварійною сигналізацією. Крім того, як засіб сигналізації можуть використовуватися фари, що працюють у режимі частого перемикавання ближнього і далекого світла. У комплексі попереджувальних сигналів, встановлених правилами, можна виділити дві групи:

- сигнали, що водій зобов'язаний подавати у встановлених випадках;

- сигнали, які водію дозволяється подавати для забезпечення кращих умов безпеки руху.

До них відносяться світлові і звукові сигнали при обгоні та звукові сигнали при виникненні небезпечної обстановки.

Правила зобов'язують усіх водіїв, включаючи велосипедистів, перед будь-яким маневром на дорозі попереджати про це інших учасників руху. Перш ніж застосувати сигнали, водію варто врахувати особливість конкретної обстановки. При цьому слід зауважувати, що в окремих випадках використання цих сигналів може створити додаткову загрозу безпеці (осліплення водіїв дальнім світлом, різка зміна режиму руху іншими водіями внаслідок раптової подачі звукових сигналів і т.п.).

Звуковий сигнал подається як виняток для попередження ДТП. Подача звукового сигналу дозволена і виправдана в таких випадках:

- для попередження пішохода, який через необачність перебігає проїзну частину і створює загрозу наїзду на нього;

- при русі по слизькій дорозі у момент наближення до переходу, коли неможливо здійснити своєчасну зупинку;

- для попередження водіїв, що порушують правила маневрування і створюють загрозу зіткнення транспортних засобів.

Ця вимога стосується також і до велосипедистів, тим більше, що звуковий сигнал велосипеда, не маючи великої сили, навряд чи буде почутий у салоні автомобіля. Дзвінок потрібний лише для попередження інших пішоходів або велосипедистів. Розуміти сигнали автомобілів зобов'язаний будь-який учасник руху, у тому числі пішоходи або велосипедисти. Подача сигналу

не дає водієві переваги й не звільняє його від вжиття необхідних заходів обережності. Інакше кажучи, подавши сигнал маневру, необхідно ще раз переконатися в тому, що немає перешкоди іншому учаснику дорожнього руху.

У разі відсутності (у велосипеда світлових сигналів немає) або несправності світлових покажчиків повороту сигнали початку руху від правого краю проїзної частини, зупинки зліва, повороту ліворуч, розвороту або перестроювання на смугу руху ліворуч подаються лівою рукою, витягнутою вбік, або правою рукою, витягнутою вбік і зігнутою у лікті під прямим кутом угору. Сигнали початку руху від лівого краю проїзної частини, зупинки справа, повороту праворуч, перестроювання на смугу руху праворуч подаються правою рукою, витягнутою вбік, або лівою рукою, витягнутою вбік і зігнутою у лікті під прямим кутом угору. Правила вимагають подавати сигнал покажчиками повороту або рукою завчасно до початку маневру (з урахуванням швидкості руху), але не менш як за 50-100 м у населених пунктах і за 150-200 м поза ними, і припиняти негайно після його закінчення (подавання сигналу рукою слід закінчити безпосередньо перед початком виконання маневру). Сигнал забороняється подавати, якщо він не може бути зрозумілим для інших учасників руху.

Недотримання цієї вимоги водієм, що вмикає сигнал пізно (наприклад, у момент початку маневру), створює загрозу безпеці. Однак занадто раннє увімкнення сигналу також не відповідає вимогам безпеки, тому що може ввести в оману інших учасників руху щодо наміченого маневру. Прикладом такої подачі є увімкнення правого покажчика повороту (при намірі виконати правий поворот на перехресті), коли відстань до повороту більш одного кварталу. Момент увімкнення покажчика повороту необхідно вибрати так, щоб він був вчасно прийнятий і однозначно зрозумілий всіма учасниками руху.

При русі по ділянці дороги, перед яким установлений дорожній знак «Небезпечний поворот», подавати попереджувальний сигнал не потрібно.

Правила вимагають негайного припинення подачі попереджувального сигналу після завершення маневру, тому що

ввімкнений сигнал у цьому випадку буде дезорієнтувати інших учасників руху.

Пішоходи при переході вулиці повинні уважно стежити за попереджувальними сигналами транспортних засобів, що наближаються, і у разі небезпеки утриматися від переходу через дорогу.

Близько 45 % усіх ДТП, де є людські жертви, пов'язані з перевищенням швидкості й порушенням правил виконання обгону. В умовах міста перевищення швидкості на 20 км/год збільшує ризик виникнення аварії в 2-2,5 рази. Але зайва обережність теж шкідлива. Якщо хтось вважає, що повільно - означає безпечно, то це не так. Найкращий варіант - рухатися із середньою швидкістю потоку, тобто швидкість автомобілів у загальному потоці відносно один одного дорівнює нулю, а як результат - складніше потрапити в ДТП. Більше того, рух із занадто малою швидкістю заборонений правилами, якщо створюються перешкоди руху інших транспортних засобів.

У населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 60 км/год. У житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год.

20 Регульовані та нерегульовані перехрестя

Перехрестям називається місце перетину вулиць. Воно є регульованим і нерегульованим. Перехрестя, де черговість проїзду визначається сигналами світлофора чи регулювальника, вважається *регульованим*. На такому перехресті знаки пріоритету не діють. У разі вимкнення світлофора або його роботи в режимі миготіння сигналу жовтого кольору та відсутності регулювальника перехрестя вважається *нерегульованим* і водії повинні керуватись правилами проїзду нерегульованих перехресть та установленими на перехресті знаками пріоритету. Переходити його слід біля знаку «Пішохідний перехід» або по дорожній розмітці «зебра». Пішоходи не повинні затримуватися чи зупинятися на дорозі, переходити перехрестя по діагоналі. Водій, повертаючи праворуч або ліворуч на регульованих і нерегульованих перехрестях, повинен дати дорогу пішоходам, які переходять проїзну частину, на яку він повертає, а також велосипедистам, які рухаються прямо в попутному напрямку. Забороняється виїжджати на будь-яке перехрестя, у тому числі

при сигналі світлофора, що дозволяє рух, якщо утворився затор, який змусить водія зупинитися на перехресті, що створить перешкоду для руху інших транспортних засобів і пішоходів.

Для підвищення безпеки пішоходів новим стандартом «Розмітка дорожня...» передбачено за погодженням з ДАІ позначати нерегульовані пішохідні переходи з підвищеною небезпекою скоєння ДТП смугами білого кольору, що чергуються з червоними.

21 Рух біля залізничних колій

Дорожньо-транспортні події на залізничних переїздах призводять до великої кількості людських жертв, значного пошкодження транспортних засобів та великих матеріальних збитків через припинення руху на залізниці. Причинами таких подій є переважно грубі порушення правил дорожнього руху, поспішність і необачність водіїв транспортних засобів.

Залізничний переїзд — це перехрещення дороги із залізничними коліями на одному рівні. Залежно від швидкості та інтенсивності руху поїздів, інтенсивності руху через переїзд транспортних засобів вони можуть охоронятися і не охоронятися. Переїзди поділяють на регульовані та нерегульовані. До *регульованих* належать переїзди, рух транспортних засобів через які регулюється пристроями сигналізації або черговим. На *нерегульованих* переїздах таких пристроїв і чергового немає, а рівень безпеки руху оцінюється і забезпечується водіями транспортних засобів.

На залізничних переїздах безпека руху забезпечується відповідним оснащенням: дорожніми знаками, розміткою, світловою і звуковою сигналізацією, шлагбаумами і напівшлагбаумами. На окремих залізничних переїздах, які обладнані шлагбаумом, може бути черговий — особа, яка уповноважена регулювати рух через переїзд. Черговий може заборонити рух через переїзд, незалежно від положення шлагбаума, сигналів світлової і звукової сигналізації, ставши до водіїв транспортних засобів грудьми або спиною з витягнутими в боки руками, або з піднятим над головою жезлом (червоним ліхтарем або прапорцем).

У разі вимушеної зупинки транспортного засобу на переїзді водій зобов'язаний негайно висадити пасажирів і вжити заходів для звільнення переїзду. Потрібно знати, що гальмовий шлях поїзда у 20-25 разів довший, ніж в автомобіля, маса поїзда становить тисячі тонн, а швидкість руху — до 200 км/год.

Якщо не вдається звільнити переїзд, водій повинен:

➤ коли є можливість, послати двох чоловік уздовж колій в обидва боки від переїзду не менш як на 1000 м (якщо одного, то в бік імовірної появи поїзда, а на одноколійних переїздах — у бік гіршої видимості залізничної колії), пояснивши їм правила подавання сигналу зупинки машиністу поїзда (локомотива, дрезини), що наближається;

➤ залишатися біля транспортного засобу і, подаючи сигнали загальної тривоги, вживати всіх заходів для звільнення переїзду;

➤ у разі появи поїзда бігти йому назустріч, подаючи сигнал зупинки.

Сигналом зупинки поїзда (локомотива, дрезини) є круговий рух руки (у світлу пору шматком яскравої тканини або будь-яким добре помітним предметом, у темну пору доби і в умовах недостатньої видимості — з факелом або ліхтарем). Сигналом загальної тривоги є серія звукових сигналів транспортного засобу, що складаються з одного довгого і трьох коротких сигналів.

На залізничних переїздах, де відсутня пішохідна доріжка, водіям потрібно особливу увагу приділяти руху пішоходів, щоб уникнути наїзду на них, оскільки вони рухаються по проїжджій частині.

22 Надання першої медичної допомоги під час дорожньо-транспортних пригод

Дорожньо-транспортний травматизм об'єднує всі травми, які завдаються транспортними засобами (якщо потерпілі не зв'язані з виробничою діяльністю), незалежно від того, був потерпілий у машині (водій, пасажир) чи ні (пішохід, велосипедист). Переважна кількість таких травм виникає з вини пішоходів. Багато дорожньо-транспортних пригод стається через керування машиною в стані сп'яніння.

Статистика Всесвітньої організації охорони здоров'я говорить, що внаслідок дорожньо-транспортних пригод у світі щорічно гине 1,3 млн людей, що складає 2,1% загальної смертності, а близько 20–50 млн потерпілих в ДТП отримують серйозні травми і часто стають інвалідами на все життя.

Як не прикро, але значна частина серед них – це діти, підлітки і юнаки у віці від 5 до 25 років. Серед цієї категорії осіб смертність від ДТП знаходиться на другому місці. Україна тут не є виключенням: за кількістю жертв ДТП наша держава посідає п'яте місце в Європі. Так, за даними ДАІ МВС України, у 2010 році в Україні було зареєстровано 31,7 тис. ДТП з потерпілими, у яких загинули 4,7 тис. осіб і дістали травми майже 39 тис. осіб (таблиця 1).

Таблиця 1 - Динаміка дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків на Харківщині

Рік	ДТП	ДТП з потерпілими	Загинуло	Число загиблих на 100 ДТП	Поранено	Всього потерпілих	Питома вага загиблих у загальній кількості потерпілих
2009	13221	2379	298	2,3	3164	3462	8,3
2010	11102	1988	233	2,1	2587	2820	8,3
2011	9477	1962	207	2,2	2568	2775	7,5

Закон України "Про дорожній рух". Стаття 47. Організація надання медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних подіях: "... місцеві органи охорони здоров'я за погодженням з органами ДАІ закріплюють за конкретними ланками автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів лікувальні заклади, в яких є відповідні фахівці, відділення або палати, що мають можливість цілодобового прийому, обстеження і лікування потерпілих. На ділянках доріг, вулиць та залізничних переїздах встановлюються відповідні дорожні знаки з інформацією про найближчу лікарню".

Стаття 48. Медична підготовка водіїв і посадових осіб органів МВС України...“Водії транспортних засобів, посадові особи органів МВС України... зобов'язані володіти практичними навичками надання першої медичної допомоги потерпілим внаслідок ДТП. Водії зобов'язані стежити за наявністю на транспортних засобах спеціальних медичних аптечок, їх укомплектуванням, а посадові особи ДАІ, які здійснюють безпосередній нагляд за дорожнім рухом, зобов'язані стежити за укомплектуванням закріплених за ними патрульних автомобілів і приміщень стаціонарних постів медичним майном і медикаментами для надання першої медичної допомоги потерпілим внаслідок ДТП, згідно з переліком, що встановлюється Міністерством охорони здоров'я України”.

22.1 Алгоритм дій учасників ДТП

Водії у разі причетності до ДТП зобов'язані: негайно зупинити транспортний засіб і залишатися на місці пригоди, увімкнути аварійну сигналізацію і встановити знак аварійної зупинки; не переміщати транспортний засіб і предмети, що мають причетність до пригоди; вжити можливих заходів для надання першої медичної допомоги потерпілим, викликати швидку медичну допомогу, а якщо це неможливо, звернутися за допомогою до присутніх і відправити потерпілих до лікувального закладу.

У разі неможливості виконати перелічені дії - відвезти потерпілого до найближчого лікувального закладу своїм транспортним засобом, попередньо зафіксувавши розташування слідів пригоди, а також положення транспортного засобу після його зупинки; у лікувальному закладі повідомити своє прізвище та номерний знак транспортного засобу (з пред'явленням посвідчення водія або іншого документа, який посвідчує особу, реєстраційного документа на транспортний засіб) і повернутися на місце пригоди.

Необхідно також вжити всіх можливих заходів для збереження слідів пригоди, огороження їх та організувати об'їзд місця пригоди, обов'язково записати для себе контакти усіх свідків ДТП, викликати на місце пригоди співробітників ДАІ (для

цього зателефонувати у чергову частину міліції за номером 102) та чекати їх прибуття.

До проведення медичного огляду не вживати алкоголю, наркотиків, а також без призначення медичного працівника лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, які входять до офіційно затвердженого складу аптечки). Після прибуття до місця ДТП співробітників ДАІ записати їх прізвища, ініціали, звання та найменування посади (працівники міліції зобов'язані представитись та пред'явити службові посвідчення).

Бути присутніми при всіх діях співробітників ДАІ під час огляду місця пригоди. У випадку некоректних вчинків з боку працівників ДАІ під час оформлення матеріалів за фактом ДТП можна зателефонувати на „гарячу лінію” Управління ДАІ. Телефон цілодобової гарячої лінії у Харкові: (057) 704-15-81. Обласне управління ДАІ також цілодобово приймає скарги на своїх інспекторів і в режимі SMS-повідомлень за номером (050) 300-91-90.

Це нововведення поширюється також на тих учасників дорожнього руху, хто потребує допомоги чи хоче повідомити про аварію. Практику приймання SMS-повідомлень введено через численні скарги на неможливість додзвонитися на гарячу лінію ДАІ. Необхідно записати прізвище посадовця, який прийняв повідомлення.

Якщо внаслідок ДТП немає потерпілих та не завдано матеріальної шкоди третім особам (третьми особами вважаються інші учасники дорожнього руху, які через обставини виявились причетними до ДТП), а транспортні засоби можуть безпечно рухатися, водії (за наявності взаємної згоди в оцінці обставин скоєного) повинні прибути до найближчого поста Державтоінспекції або в орган чи підрозділ міліції для оформлення відповідних матеріалів, попередньо склавши схему пригоди та поставивши підписи під нею.

Компетенція працівників ДАІ визначається при ДТП Законом України «Про міліцію» та наказом МВС України від 06.12.2007 № 460 «Про затвердження Інструкції з організації взаємодії органів і підрозділів внутрішніх справ України при документуванні та розслідуванні дорожньо-транспортних пригод». Міліція має право складати протоколи про

адміністративні правопорушення, обмежувати або забороняти при аваріях рух транспорту і пішоходів на окремих ділянках вулиць і автомобільних шляхів, організовувати при необхідності медичний огляд водіїв, використовувати передбачені нормативними актами технічні засоби для виявлення та фіксації порушень ПДР.

22.2 Надання першої медичної допомоги

При наданні першої медичної допомоги слід пам'ятати головну заповідь – «допомагаючи, не нашкодь».

Медична допомога має вирішальне значення для життя половини потерпілих від наслідків ДТП. За умови своєчасного та кваліфікованого надання належної медичної допомоги багато загиблих у ДТП залишилися б жити. За правилом "золотої години", якщо потерпілому в аварії не буде надано належну медичну допомогу впродовж години, шанси на виживання через больовий шок, втрату крові, ушкодження життєво важливих органів незначні.

При нещасних випадках багато людей неспроможні ефективно допомогти потерпілому, їх безпорадність пояснюється до банальності просто: не вистачило знань, рішучості, волі, часу. Водій, що скоїв ДТП, теж не кращий помічник для потерпілого. Іноді йому самому потрібна термінова медична допомога, у тому числі психологічна. Якщо на місці події до прибуття швидкої допомоги випадково виявилися професіонали-медики, потерпілих краще довірити їм.

Розглянуті питання допоможуть правильно прийняти рішення і не допустити зволікання в діях з надання першої долікарської допомоги.

Юридичний бік надання першої допомоги:

- надання першої допомоги - це Ваше ПРАВО, а не обов'язок! Виняток становлять медичні працівники, рятувальники, пожежні, міліція;
- людині непритомній можна надавати допомогу. Якщо людина притомна – необхідно запитати: Вам допомогти? Якщо вона відмовляється, допомагати не можна;

- якщо постраждала дитина до 14 років без близьких – можна надавати допомогу. Якщо поруч є близькі цієї дитини, треба у них запитати згоду;
- якщо постраждалий являє небезпеку – допомогу краще не надавати;
- не потрібно одержувати згоду при суїцидальних спробах;
- не можна перевищувати свою кваліфікацію: давати будь-які
- медикаменти, проводити будь-які медичні маніпуляції (вправляти вивихи і т.п.).

Існує стаття про «Залишення в небезпеці», яка передбачає відповідальність громадянина, який не повідомив про те, що трапилось, і пройшов повз постраждалого.

Потрібно пам'ятати, що найефективніша допомога потерпілому буває у перші хвилини після ДТП. Коли допомога надається у перші 10 хв – 70 % постраждалих виживає. За даними ВООЗ, близько 30 % осіб, які загинули під час ДТП, могли бути врятовані, якщо б їм своєчасно та правильно була надана перша медична допомога. Своєчасне надання першої долікарської допомоги не лише рятує життя потерпілому, а й забезпечує подальше успішне лікування, запобігає розвиткові важких ускладнень, зменшує втрату працездатності або ступінь каліцтва. Далі все залежить від лікаря швидкої допомоги, яка, за нормативами, має прибути на місце аварії за 15 хв після виклику у місті і за 30 – 40 хвилин у сільській місцевості. Надавати першу допомогу потерпілому необхідно швидко, але так, щоб це жодним чином не відбилось на її якості. Слід також чітко дотримуватись певної послідовності дій.

Послідовність надання першої допомоги:

- 1) терміново припинити дію фактора травмування, звільнити потерпілого із пошкодженого транспортного засобу;
- 2) оцінити стан потерпілого;
- 3) визначити характер і важкість травм, що становлять найбільшу загрозу для життя потерпілого, і послідовність заходів щодо його врятування;
- 4) виконати потрібні заходи щодо врятування потерпілого в порядку терміновості (вивільнити прохідність дихальних шляхів, здійснити штучне дихання, зовнішній масаж серця, припинити

кровотечу, іммобілізувати місце перелому, накласти пов'язку і т. ін.);

5) підтримувати основні життєві функції потерпілого до прибуття медичного працівника;

6) викликати швидко медичну допомогу чи лікаря або вжити заходів для транспортування потерпілого в найближчу медичну установу.

Зробити висновок про смерть потерпілого має право лише лікар.

22.3 Огляд і витягання потерпілих при ДТП з машини

При огляді потерпілого в машині потрібно звернути увагу на його позу й на наявність пульсуючої кровотечі. Сильна артеріальна кровотеча – необхідно відразу зупинити пальцевим притисненням і потім накласти джгут. Неприродна поза потерпілого свідчить про наявність переломів або важкий несвідомий стан.

У цих випадках, витягаючи потерпілого з машини, необхідно по можливості зберігати його позу незмінною, не заподіювати йому нових травм. Можливо, у нього ушкоджена грудна клітина, тому тримати його треба міцно, обережно й краще за передпліччя й пахвові ділянки.

22.4 Ознаки основних життєво небезпечних станів

Той, хто надає першу допомогу, повинен знати основні ознаки порушення життєво важливих функцій організму людини та загальні принципи надання долікарської допомоги та її прийомів щодо характеру отриманих потерпілим пошкоджень.

Клінічна смерть: відсутність свідомості, центрального пульсу, дихання, реакції зіниць на світло.

Біологічна смерть: симптоми клінічної смерті плюс висихання роговиці ока (помутніння склер, деформація зіниці при натисканні двома пальцями – симптом “котячого ока”), трупні плями, трупне задубіння.

Шок: патологічний стан організму, що характеризується недостатністю кровообігу у відповідь на різні ушкоджуючі фактори - сильний біль, втрата крові, травма головного мозку й

т.д. Ознаки – блідість, холодний піт, розширені зіниці, короткочасна втрата свідомості (знепритомлення), посилені дихання і пульс, зниження артеріального тиску. Під час важкого шоку – блювання, спрага, попелястий колір обличчя, посиніння губ, мочок вух, кінчиків пальців. Інколи може спостерігатися мимовільне сечовиділення. Запобіганням розвитку шоку є своєчасна ефективна допомога, яка надається при будь-якому пораненні. Якщо шок посилюється, потрібно надати допомогу, яка відповідає виду поранення (наприклад, зупинити кровотечу, іммобілізувати переломи тощо).

Артеріальна кровотеча: кров червона, струмінь фонтаном, пульсує. Над раною валик із крові, що впливає, швидкість крововтрати значна.

Венозна кровотеча: дуже темний колір крові, впливає пасивним струменем без поштовхів.

Капілярна кровотеча: кровоточить вся поверхня рани.

Непритомність: короткочасна втрата свідомості, можлива наявність провісників – різка раптова слабкість, потемніння в очах, шум у вухах.

Закритий перелом: сильний біль при будь-якій спробі руху в кінцівці, деформація кінцівки, набряк у місці перелому. Укорочення кінцівки, поява патологічної рухливості обламків.

Відкритий перелом: ті ж симптоми плюс видимі кісткові уламки. Як правило, ускладнюється кровотечею.

Стан потерпілого визначається за такою схемою:

- 1) свідомість (притомний, непритомний, адекватний чи ні);
- 2) наявність пульсу на центральних артеріях (при відсутності - перейти до реанімації);
- 3) наявність подиху (якщо відсутній, забезпечити штучне дихання);
- 4) наявність кровотечі і її тип (якщо є кровотеча – зупинити її);
- 5) наявність переломів.

На основі висновку про конкретний стан потерпілого визначається подальша тактика надання допомоги.

Питання надання першої медичної допомоги можна розбити на три частини: поранення, реанімація й втрата свідомості, переломи й вивихи.

22.5 Зупинення кровотечі

Тимчасово кровотечу можна спинити одним із таких способів:

- накладити кровоспинний джгут або тугу пов'язку;
- притиснути пальцем магістральну судину вище місця кровотечі;
- притиснути і максимально зігнути кінцівку.

Накладання тугої пов'язки — найпростіший спосіб зупинки незначної кровотечі. Для такої пов'язки використовують індивідуальний перев'язувальний пакет. Проте, пов'язку не слід накладати занадто туго. Якщо, після накладання пов'язки, кінцівка посиніє, то це означає, що пов'язка здавила вени, відтік крові до серця утруднений і вона застоюється. У такому випадку кровотеча може тільки посилитися. Збліднення кінцівки нижче місця накладання тугої пов'язки означає повне припинення кровообігу.

Найнебезпечніша для здоров'я людини артеріальна кровотеча, бо може призвести до втрати такої кількості крові, яка буде не сумісною з життям. Притиснути артерію пальцями до кісток або поверхні суглобів, з метою зупинки кровотечі, можна за будь-яких обставин. Притискання проводиться вище рани, перед накладанням джгута або пов'язки. Щоб уміло й швидко зупинити кровотечу цим способом, потрібно добре знати місця притискання артерій. Знаходять артерію за пульсом, притискають її до найближчих кісток вище місця поранення до припинення пульсу і зупинки кровотечі.

Коли поранено обличчя, слід притиснути такі судини: на лобі — вискову артерію спереду від вуха; якщо рана на підборідді або щоці — зовнішню щелепну артерію; при пораненні шиї або голови — сонну артерію збоку від гортані до хребта (1). При кровотечах у ділянці плеча і плечового пояса потрібно притиснути підключичну артерію (2) до першого ребра в надключичній ямці або пахвову артерію (3) — до плечової кістки в підпахвовій ямці. При кровотечах із ран передпліччя притискають плечову артерію (5) з внутрішнього боку плеча до плечової кістки. При кровотечах із ран стегна, гомілки і стопи притискають стегнову артерію (4) (рисунок 19).

Накладання кровоспинного джгута застосовують при сильній кровотечі з поранених кінцівок. Його накладають вище рани на 2-3 см. Не можна джгут накладати у середній третині плеча через небезпеку перетискання нерва і розвитку згодом паралічу руки (рисунок 20): а) підготовка до накладення (накладається вище за рану на 2-3 см, накладається на одяг, якщо одягу немає – підкласти тканину); б) накладення першого туру; в) фіксація першого туру; г) остаточний вигляд.

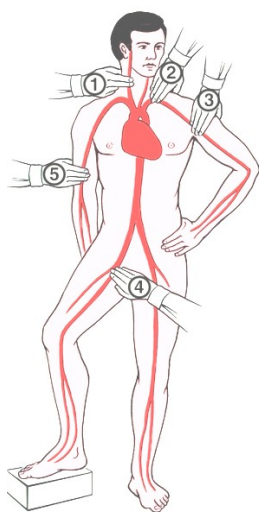


Рисунок 19 - Схематичне зображення місць притискування основних артерій на тілі людини при кровотечі

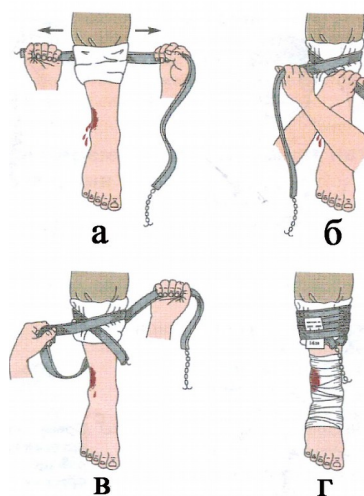


Рисунок 20

Якщо джгут накладений правильно – буде відсутній пульс на кінцівці. Написати дату і час накладення джгута і підкласти під джгут. Витримка джгута: взимку - півгодини, влітку - 1 год. Потім джгут слід розпустити на декілька хвилин (на цей час перетиснути артерію вище за джгут пальцем), зробити легкий масаж сліду від джгута, і накласти джгут знов трохи вище за попереднє місце накладення. За відсутності джгута його можна замінити імпровізованим – краваткою, ременем (рисунок 21), поясом, бинтом і т.п., але не слід дріт.

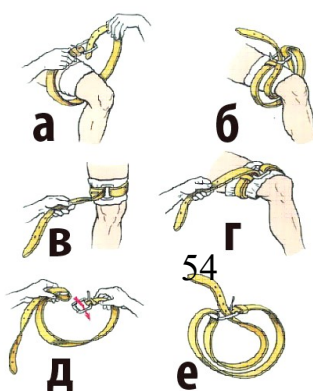


Рисунок 21 - Використовування поясного ремня як кровоспинний джгут:

а, б, в, г – етапи накладення джгута;
д, е – підготовка подвійної петлі

Для зупинки кровотечі за допомогою підручних засобів використовують так звану закрутку, яку потім фіксують окремим бинтом.

Джгут накладати швидко, знімати поступово. Джгут повинно бути видно!

При артеріальній кровотечі на кінцівках можна накласти джгут при максимальному згинанні кінцівки (рисунок 22).



Рисунок 22 - Фіксоване згинання кінцівки

Не треба робити:

- у рану не лізьте руками!
- з рани нічого не доставати!
- не знімати пов'язку, що вже просочилася кров'ю.

Процес оживлення людини складається із трьох етапів, виконуваних у строго певній послідовності: звільнення дихальних шляхів; штучне дихання та непрямий масаж серця.

22.6 Штучне дихання та непрямий масаж серця

Техніка проведення штучної вентиляції легенів способом "з рота в рот" та непрямого масажу серця

Забезпечити прохідність дихальних шляхів (а). Розмістити підборіддя постраждалого між великим і вказівним пальцями, закинути його голову так, щоб між нижньою щелепою і шиєю утворився тупий кут (б). Захопити підборіддя великим і вказівним пальцями, висунути його вперед і вгору (в) (рисунок 23).



Рисунок

23 -

Підготовка потерпілого до реанімації

Великим і вказівним пальцем іншої руки міцно затиснути ніс постраждалого, щільно притиснутися губами до губ постраждалого і зробити видих з максимальним зусиллям. Доказом правильно виконаного "вдиху" є підйом грудної клітки на 2-3 см. Після того, як зроблено вдих у легені, потрібно перейти до непрямого масажу серця.

Накласти долоню на грудину на 2-3 см вище за мечоподібний відросток і зробити різке натиснення на ділянку грудної клітини (рисунок 24).

Непрямий масаж серця проводити одночасно зі штучним диханням. Почати наступне натискання на грудину можна тільки після того, як вона повністю повернеться в початкове положення.



Рисунок 24

Непрямий масаж серця треба проводити тільки прямими руками. Глибина прогинання повинна бути не менше 4-6 см. Частота - 60 натискань у хвилину (рисунок 25). На кожні 4-5 натиснень робиться один вдих. Показником правильності масажу є відчуття пульсової хвилі на сонній або стегновій артерії при кожному натисненні.



Рисунок 25 - Непрямий масаж серця та штучне дихання

У жодному випадку не можна проводити непрямий масаж серця за наявності пульсу на сонній артерії та підкладати під плечі цеглу, ранці або інші плоскі тверді предмети.

22.7 Термічні опіки

Ознаки і симптоми при *термічних опіках*:

- біль, почервоніння шкіри - **1 ступінь**;
- з'явилися пухирі - **2 ступінь**;
- рана - пухирі лопнули - **3 ступінь**;
- обвуглювання і відсутність чутливості - 4 ступінь.

Перша допомога: прибрати вражаючий чинник; охолодити місце опіку: 1 і 2 ступінь - охолоджувати проточною водою 10-15 хв, 3 і 4 ступінь - закрити опік стерильною пов'язкою.

Чого не треба робити: не мастити маслом, кремом, маззю обпечене місце, не відривати прилиплий одяг, не проколювати пухирі.

22.8 Переломи

Перша допомога при переломах

Імобілізація - створення нерухомості кінцівки або іншої частини тіла при пошкодженнях, коли пошкодженому органу необхідний спокій.

Може бути **тимчасовою** - на період транспортування до медичної установи, або **постійною** - для створення умов, необхідних при зрощенні відламків кістки.

Транспортна імобілізація є одним з найважливіших заходів першої допомоги при вивихах, переломах, пораненнях й інших важких ушкодженнях. Її варто проводити на місці події з метою

запобігання ушкодженій ділянці від додаткової травми в період транспортування.

Недопустимі перенесення і транспортування без іммобілізації потерпілих, особливо з переломами, навіть на коротку відстань, оскільки це може привести до збільшення зсуву кісткових відламків, пошкодження нервів і судин, розташованих поряд з рухомими відламками кістки.

На місці події доводиться користуватися для іммобілізації підручними засобами - дошками, палицями, до яких фіксують (прибинтовують, укріплюють бинтами, ременями і т.п.) пошкоджену частину тіла.

Якщо немає підручних засобів, можна забезпечити іммобілізацію, прибинтувавши ушкоджену руку до тулуба, підвісивши її на косинці, а при травмі ноги, прибинтовувати одну ногу до іншої.

Основним способом іммобілізації пошкодженої кінцівки на період транспортування постраждалого до лікувальної установи є шинкування.

Шину накладають поверх одягу. За наявності рани у випадках відкритого перелому кінцівки на рану накладають стерильну пов'язку і лише після цього здійснюють іммобілізацію. При сильній кровотечі з рани до шинкування накладають кровоспинний джгут.

22.9 Транспортування потерпілого. Підготовка потерпілого до транспортування. Вимоги до транспортних засобів

Найважливішим завданням першої допомоги є організація швидкого та безпечного транспортування потерпілого у лікувальну установу. Заподіяння болю під час транспортування сприяє погіршенню стану потерпілого, розвитку шоку. Тому необхідно провести транспортну іммобілізацію.

При транспортуванні в холодну пору року треба вжити заходів для попередження охолодження потерпілого, тому що охолодження майже при всіх видах травми різко погіршує стан і сприяє розвитку ускладнень. Особливої уваги щодо цього вимагають поранені з накладеними кровоспинними джгутами, потерпілі, що перебувають у несвідомому стані й у стані шоку. У

період транспортування необхідно проводити постійний нагляд за потерпілим, стежити за диханням, пульсом, зробити все, щоб при блювоті не відбулося попадання блювотних мас у дихальні шляхи. Вибір способу транспортування залежить від стану потерпілого, характеру травми й можливостей, які має людина, яка надає першу допомогу (рисунок 26).

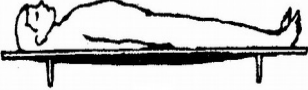

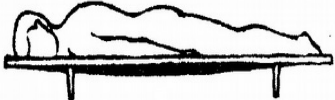

	<p>Лежачи на спині транспортують потерпілих з пораненнями голови, ушкодженнями черепа й головного мозку, хребта й спинного мозку, переломами кісток тазу й нижніх кінцівок</p>
	<p>На спині із зігнутими та розведеними коліньми (поза жаби) транспортують потерпілих з підозрою на перелом кісток тазу</p>
	<p>Потерпілих, що отримали травму хребта або перебувають у несвідомому стані, транспортують у положенні лежачи на животі. Таке положення необхідно для запобігання асфіксії</p>
	<p>Лежачи на спині з опущеною головою й піднятими нижніми кінцівками транспортують потерпілих, які втратили значну кількість крові і перебувають у шоківому стані</p>

Рисунок 26 - Транспортування в залежності від стану потерпілого та характеру травми

При відсутності якого-небудь транспорту здійснити перенесення потерпілого у лікувальну установу на ношах (рисунок 27). А за їх відсутності використовують інші засоби та способи : транспортують потерпілих на саморобних ношах, на дошці, на жердині, на драбині, на кріслі, на простирадлі, на покривалі, на пальті, на руках і т.п.

Рисунок



27 - Ноші для
транспортування

потерпілих

Якщо немає підручних засобів, потерпілого необхідно перенести на руках. Одна людина може нести хворого на руках, на спині, на плечах. На руках значно легше переносити вдвох.

При травмі хребта на ноші попередньо кладуть фанерний щит. Якщо під руками немає нічого твердого, то у крайньому випадку можна транспортувати потерпілого у звичайних м'яких ношах обличчям донизу.

Під час перенесення потерпілих для зменшення розгойдування нош необхідно йти не в ногу, злегка зігнувши коліна. По рівній місцевості потерпілого на ношах переносять ногами вперед. Якщо він непритомний, то для спостереження за ним потерпілого несуть головою вперед. На крутих підйомах і спусках потрібно зберігати горизонтальне положення нош. При перенесенні потерпілих по сходах нагору ноші повертають головним кінцем уперед, а при перенесенні вниз – ногами вперед.

Запам'ятайте! Щоб звести до мінімуму імовірність додаткової травми, при переміщенні потерпілого варто злегка розтягувати в довжину і ні в якому разі не давати згинатися шії і поперекові.

22.10 Медична аптечка, її склад, призначення, правила користування

Центром медицини катастроф разом зі співробітниками служби швидкої і невідкладної допомоги, практичними лікарями був розроблений перелік автомобільної аптечки нового зразка. Перелік лікарських засобів, що мають входити до складу автомобільних аптечок №№ 1 і 2. Аптечка № 1 призначена для оснащення пасажирських легкових транспортних засобів із

кількістю пасажирів менше восьми, а також вантажних транспортних засобів, аптечка № 2 – для пасажирських транспортних засобів з кількістю пасажирів понад вісім осіб.

З допомогою аптечки № 2 можна на сучасному рівні надати першу медичну допомогу в екстремальних умовах, а саме: провести знеболювання, зупинити кровотечу, відновити потерпілому дихання, провести іммобілізацію кінцівок і шийного відділу хребта.

Важливою складовою частиною нових аптечок є ефективний знеболювальний засіб - буторфанзолу тартрат. Цей анальгетик за своєю знеболювальною дією у кілька разів сильніше морфіну і ефективно попереджає розвиток больового шоку при одержанні травми. Препарат знаходиться у пластиковому одноразовому шприц-тюбику, стерильний і в екстремальних умовах для знеболювання його можна вводити навіть крізь одяг потерпілого.

Для зупинки кровотечі, крім традиційного джгута, в новій аптечці є дві кровоспинні серветки «Колетекс». Для очищення дихальних шляхів від блювотних мас або крові в аптечці передбачено спеціальні поліетиленові рукавички, а для проведення штучної вентиляції легень – спеціальна плівка-клапан. Вона відповідає гігієнічним вимогам – при її застосуванні цілком виключений контакт людини, що надає допомогу, із блювотними масами або кров'ю потерпілого. В аптечці є набір сучасних легких еластичних шин, що вільно моделюються, для іммобілізації кінцівок при травмах, а також спеціальний набір комірів для іммобілізації шийного відділу хребта при переломах. Зазначені коміри й шини досить прості у користуванні, їх застосування істотно знижує ризик ускладнень при переломах на етапі транспортування потерпілих.

У кожній аптечці нового зразка є коротка інструкція застосування наявних там лікарських засобів і будь-яка людина зможе надати першу медичну допомогу. Усі ліки вміщені у 16 відсіках поліетиленового чохла, що дає змогу без зайвих витрат часу шукати необхідний засіб.

23 Відповідальність за порушення Правил дорожнього руху

У чинному Кримінальному кодексі України відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту передбачена статтями 276-292.

Об'єктом злочину, який полягає у порушенні правил дорожнього руху та експлуатації транспорту, є безпека руху та експлуатації транспорту, здоров'я, життя громадян, а також власність.

Діяння в цьому злочині складається з таких форм:

- 1) порушення правил безпеки руху;
- 2) порушення правил експлуатації;
- 3) недоброякісний ремонт технічних засобів транспорту.

Часто передбачені ст. 286 КК наслідки настають при одночасному порушенні Правил безпеки руху кількома учасниками дорожнього руху (водіями, пішоходами, пасажирами та іншими особами). У такому випадку всі особи, винні в порушенні Правил безпеки руху, підлягають кримінальній відповідальності за ст. 286 або ст. 291 КК. Вина потерпілого у таких випадках не звільняє іншого порушника Правил безпеки руху від кримінальної відповідальності.

При порушенні Правил безпеки іншими учасниками руху водій транспортного засобу звільняється від кримінальної відповідальності лише в тому випадку, якщо сам він не порушив Правил безпеки руху та експлуатації або якщо порушення не перебувало у причинному зв'язку з наслідками. Водій не підлягає відповідальності, якщо шкідливі наслідки настали не через порушення ним Правил безпеки руху, а через грубу необережність потерпілого.

Якщо внаслідок порушення Правил дорожнього руху потерпілим виникла аварійна обстановка, а водій не мав технічної можливості відвернути шкоду, то він не підлягає кримінальній відповідальності.

Суб'єктом злочину, що аналізується, може бути фізична особа, яка на момент його вчинення досягла 16-річного віку і фактично керувала транспортним засобом, допустивши порушення Правил безпеки руху та експлуатації транспорту. При цьому не має значення, чи є та особа професіонал, чи аматор, чи працює за наймом, є його власником чи орендарем, керує ним за дорученням чи самовільно захопивши або угнавши його. Не

мають значення обставини, пов'язані з відсутністю в особи прав на керування транспортним засобом або факт позбавлення такого права в адміністративному чи іншому порядку.

За порушення Правил безпеки руху під час практичної їзди на автомашині з подвійним керуванням відповідальність несе майстер навчання, а не особа, яка навчається, якщо він не вжив своєчасних заходів до відвернення суспільно небезпечних наслідків. Це положення узгоджується з п. 24.6 Правил дорожнього руху, де сказано, що майстер навчання несе відповідальність як водій згідно з чинним законодавством.

Здебільшого порушення Правил дорожнього руху караються штрафами:

- порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами;

- провезення в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях небезпечних речовин або предметів;

- порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинило потерпілому тілесне ушкодження середньої важкості;

- перевезення водіями маршрутних таксі пасажирів понад максимальну припустиму технічною характеристикою транспортного засобу кількість;

- порушення водіями маршрутних таксі правил зупинки під час здійснення посадки (висадки) пасажирів;

- порушення, вчинені пішоходами, велосипедистами, що спричинили до аварії, а також порушення, вчинені у стані сп'яніння;

- порушення вимог дорожніх знаків та розмітки, перехід пішоходом дороги на червоний сигнал світлофора, у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортним засобом;

- порушення правил проїзду пішохідних переходів, ненадання переваги у русі пішоходам, порушення заборони руху тротуарами чи пішохідними доріжками;

- залишення водіями та іншими учасниками дорожнього руху місця ДТП.

Штрафуються також і деякі інші порушення Правил дорожнього руху.

Вводиться нова градація покарань за перевищення швидкості: до 10 км/год, від 10 до 30 км/год, від 30 до 50 км/год і вище. Також на суму покарання впливатиме і категорія автомобіля. Найлояльніше покарання чекає водіїв легкових автомобілів, найстрогіше - для водіїв, що здійснюють пасажирські перевезення і перевозять небезпечні вантажі.

Така ж "транспортна" градація вводиться і за порушення правил проїзду залізничних переїздів.

При повторному порушенні протягом року штрафи збільшуються удвічі.

Плановані зміни вплинуть і на розмір інших штрафів:

- за порушення правил зупинки і стоянки, розмова по телефону під час руху;

- за управління несправним або переобладнаним автомобілем;

- за порушення правил користування ременями безпеки;

- за порушення вимог дорожніх знаків або розмітки, правил проїзду пішохідних переходів. Якщо при цьому була створена аварійна обстановка - штраф збільшується або водієві загрожує позбавлення прав на термін від 6 до 12 місяців.

Список літератури

1 Конституція України: Офіційне видання: Прийнята на V сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р.; із змінами, внесеними Законом України від 8 грудня 2004 р. №2222-IV. Станом на 1 січня 2006 р. – К.: УкрЦПС, 2006.

2 Постанова Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.01 р. «Про правила дорожнього руху» в редакції від 23.06.2007 р. // Офіційний вісник України. - № 41. - 2001.

3 Закон України «Про дорожній рух» № 3353-12 від 30.06.1993 р. в редакції від 19.01.2006 р. // Відомості Верховної Ради України. - № 22. - 2006.

4 Конвенція о дорожном движении. – (Вена, 1968). – М.: Транспорт, 1970.

5 Комментарии к Правилам дорожного движения/ В.И.Жулев и др. – М.: Изд-во ДОСААФ, 1981.

6 Кримінальний кодекс України: Офіційний текст. – К.: Юрінком Інтер, 2001.

7 Національний стандарт України дсту 2587-94. – К.: ДП «УкрНДНЦ», 1994.

8 Правила дорожнього руху України. – Вінниця: ДТП, 1994.