## 1 СТАН, СКЛАДНІСТЬ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМ ПОКРАЩЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

* 1. **Автомобілізація та дорожній рух**

Автомобільний транспорт міцно увійшов до сучасного життя, забезпе- чуючи великий об’єм перевезень у всіх сферах людської діяльності. Про- мисловість, будівельна індустрія, сільське господарство, торгівля не може нормально функціонувати без широкого використання автомобілів. Авто- мобільні перевезення стали невід’ємною ланкою транспортного процесу практично на всіх видах транспорту, оскільки підвезення вантажів і паса- жирів до залізничних станцій, водних і повітряних портів забезпечується головним чином на автомобілях.

Показником автомобілізації є міра насичення країн автомобілями, яка визначається числом всіх видів автомобілів, що припадають на 1000 чол., однак частіше використовують показник автомобілізації, який визначаєть- ся числом легкових автомобілів, що припадають на 1000 чол.

Як свідчать дані дослідження, проведеного Міжнародною дорожньою федерацією (International Road Federation), станом на кінець 2012 року сві- товими лідерами (топ-10) за рівнем автомобілізації населення були такі передові за економічним розвитком держави як Сан-Марино (1139 автомо- білів на 1000 осіб наявного населення держави), Ліхтенштейн (750 ав- то/1000 осіб), Монако (732 авто/1000 осіб), Люксембург (665 авто/1000 осіб), Ісландія (644 авто/1000 осіб), Пуерто-Ріко (621 авто/1000 осіб), Італія (602 авто/1000 осіб), Нова Зеландія (599 авто/1000 осіб), Мальта (579 ав- то/1000 осіб) та Австралія (556 авто/1000 осіб). В Україні рівень автомобі- лізації складає 191 автомобіль на 1000 осіб.

Розширення обсягів та сфери застосування транспортних засобів під- вищує ймовірність збільшення людських та матеріальних втрат, причиною яких є аварійність на дорогах. За результатами спільного дослідження все- української громадської організації (ВГО) «Асоціація безпеки дорожнього руху» та ВГО «Українська асоціація маркетингу» збільшення парку легко- вих автомобілів в Україні негативно вплинуло на безпеку руху: так, рівень смертності населення від дорожньо-транспортних пригод (ДТП) в Україні сягає 18,7 смертей на 100 тисяч населення, тоді як в таких країнах як Німе- ччина, Голландія, Велика Британія, Швеція (де середній рівень автомобілі- зації населення в 3,5–4 рази вищий) цей показник складає 3–4 особи на 100 тисяч осіб.

Статистика свідчить, що за останні 10 років в Україні зберігається ви- сокий рівень аварійності [1] (табл. 1.1), що ставить перед Україною цілий комплекс завдань, спрямованих на підвищення безпеки руху.

До причин високого рівня аварійності на автошляхах країни можна віднести:

* низький рівень правової культури учасників дорожнього руху;
* нехтування елементарними вимогами безпеки (невикористання ре- менів безпеки; ведення переговорів за допомогою мобільних телефонів за кермом автомобіля; перевезення маршрутними таксі кількості пасажирів більшої, ніж наявність посадкових місць; перехід пішоходами дороги поза спеціально облаштованими переходами і т. д.);
* технічний стан транспортних засобів;
* жахливий стан автомобільних доріг (особливо у весняний період);
* безкарність осіб, які скоїли правопорушення, пов’язані з транспор- том.

За даними «Асоціації безпеки дорожнього руху» в Україні на дорогах гине 13% людей від загальної кількості загиблих в ДТП у країнах Європи, а втрати внаслідок ДТП щорічно досягають 5 млрд. доларів США.

З 2008 року в Україні намітилися позитивні тенденції зниження ава- рійності на дорогах. Проте якщо проаналізувати ДТП з важкими наслідка- ми та резонансні ДТП, то їх кількість в країні зросла.

З 2009 року показники аварійності почали знижуватися, однією з при- чин чого стало прийняття Верховною Радою України 24.09.2008 Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки доро- жнього руху», яким посилено відповідальність учасників дорожнього руху за порушення вимог Правил дорожнього руху.

З 2014 року відбулося зниження абсолютних показників аварійності за рахунок вилучення із загальної статистики АР Крим та ряду районів Доне- цької та Луганської областей, однак відносні показники дещо зросли, що свідчить про погіршення рівня безпеки руху на шляхах країни.

Основними причинами виникнення ДТП на автомобільних дорогах України є недотримання водіями і пішоходами Правил дорожнього руху (ПДР) – перевищення швидкості, порушення правил обгону, маневруван- ня, керування транспортними засобами в нетверезому стані, перехід пішо- ходом проїзної частини у невстановленому місці; помилки водія в керу- ванні автотранспортними засобами (АТЗ) – недотримання безпечної дис- танції та ігнорування вимог технічних засобів організації дорожнього руху (дорожніх знаків, розмітки тощо); зниження працездатності водія; пору- шення правил експлуатації АТЗ та їх незадовільний технічний стан; пога- ний стан та утримання дорожнього покриття; незадовільна організація до- рожнього руху.

Слід зауважити, що кожний окремо взятий недолік в експлуатаційному утриманні доріг може стати супутньою причиною, яка може вплинути на виникнення дорожньо-транспортної пригоди. Так, в Україні на автомобі- льних дорогах загального користування зафіксовано такі супутні причини ДТП: 24 % – наявність дерев, що ростуть з порушенням існуючих норм, 20 % – відсутність дорожньої розмітки, 14 % – слизьке покриття, 11 % – ямковість або руйнування проїзної частини, інші недоліки становили 31 %.

Аналіз розподілу ДТП за видами показує, що найбільша кількість ДТП припадає на наїзди на пішоходів та перешкоду, зіткнення і перекидання. Отже, сучасний стан аварійності потребує поглибленого вивчення умов та причин цих ДТП з метою створення рекомендацій та формування заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху.

## Основні напрямки діяльності із забезпечення безпеки та органі- зації дорожнього руху

Рух автомобіля по дорозі чи якій-небудь іншій місцевості можна розг- лядати як функціонування системи «водій – автомобіль – дорога – середо- вище», яку звичайно позначають абревіатурою ВАДС (рис. 1.1).

Водій

Підготовка

Фізичний вплив

Рух

Керування автомобілем

Навколишнє середовище

Післяаварійна безпека

Метеорологічний Фізичний вплив вплив

Дорога

Переміщення

Автомобіль

Здібності

Пасивна безпека

Траса

Активна безпека

Покриття

Технічний стан

Інтенсивність руху

Вік

Фізичний стан

Досвід

Рисунок 1.1 – Структурна схема системи ВАДС

Порушення в роботі кожного з компонентів системи ВАДС призводить до зниження її ефективності (зменшення швидкості руху, немотивованих зупинок, збільшення витрати палива) або до аварії (ДТП).

Для забезпечення ефективного і безпечного функціонування системи ВАДС необхідно удосконалювати підготовку водіїв, покращувати конс- трукцію і технічний стан транспортних засобів, розширювати будівництво вулиць і доріг, оптимально організовувати процес дорожнього руху.

З позиції системного підходу ця діяльність може бути розглянута як послідовно здійснювана на трьох рівнях керування, кінцевою метою якого є безпека руху.

1. й рівень передбачає створення системи законодавчих та інших нор- мативних правових актів, а також стандартів, технічних правил, що містять загальні вимоги безпеки по всіх компонентах системи ВАДС.
2. й рівень передбачає безпосередню реалізацію вимог системи законо- давчих та інших нормативних правових актів 1-го рівня в процесі створен- ня транспортних засобів, будівництва, реконструкції та утримання вулич- но-дорожньої мережі (ВДМ), організації дорожнього руху, а також при пі- дготовці водіїв та навчанні населення правилам дорожнього руху.
3. й рівень передбачає організацію контролю надійності функціонуван- ня всіх компонентів системи ВАДС в процесі дорожнього руху і вживання відповідних заходів для відновлення належного рівня безпеки системи.

Таким чином, для вирішення проблем дорожнього руху необхідні знання в області юриспруденції, економіки, психології, педагогіки, інже- нерних наук, включаючи спеціальні пізнання в містобудуванні, дорожній і автомобільній справі.

В рамках дисципліни, що вивчається, слід розуміти, що організувати дорожній рух – це означає за допомогою інженерно-технічних та організа- ційних заходів створити на існуючій ВДМ умови для досить швидкого, безпечного і зручного руху транспортних засобів і пішоходів.

На основі аналізу вітчизняного і зарубіжного досвіду інженерна діяль- ність з організації дорожнього руху може бути подана у вигляді п’яти бло- ків.

1. Основою для розробки заходів з ОДР є інформація про стан існуючої організації руху і дані про інтенсивність, склад транспортних і пішохідних потоків, інша інформація про дорожній рух. Таку інформацію зазвичай збирає організація (проектна, дорожньо-експлуатаційна, комунальна), якій доручено розробити комплекс заходів із вдосконалення організації руху. Цю інформацію збирають в процесі періодичних обстежень ВДМ і дорож- нього руху.
2. Робота з виявлення місць концентрації ДТП на існуючій ВДМ, місць з обмеженою пропускною спроможністю, ділянок, де спостерігаються за- тримки транспортних і пішохідних потоків, яка базується на даних статис- тики ДТП, відомостях Міністерства внутрішніх справ (МВС) України про порушення Правил дорожнього руху (ПДР), оцінюванні пропускної здат- ності окремих елементів ВДМ, результатах вивчення умов руху за допомо- гою ходових лабораторій. В плані виявлення небезпечних місць роботу по- винні систематично виконувати підрозділи патрульної поліції, які обслуго-

вують дану міську територію або дорогу. Вивчення «вузьких» місць та оцінювання пропускної здатності можуть проводити як співробітники МВС, так і організація, якій доручена розробка пропозицій (проектів) із вдосконалення дорожнього руху.

1. На основі інформації про стан ВДМ, ОДР, даних про ДТП і місця їх концентрації, наявність «вузьких» місць розробляються (з необхідним еко- номічним обґрунтуванням) проекти організації дорожнього руху (ПОДР). Залежно від поставленого завдання проект розробляється для локальної ділянки (перехрестя, ділянка вулиці) або для міста (міського району), ав- томобільної дороги або міської магістралі в цілому.

Виконавцем при розробці проекту може бути лише спеціалізована про- ектна організація. Завдання на проектування, як правило, повинен розроб- ляти відповідний підрозділ місцевої адміністрації за участю підрозділу МВС України, який обслуговує дану територію або дорогу.

1. Безпосередня участь в реалізації розроблених заходів щодо вдоско- налення організації руху, здійснювана в порядку авторського нагляду, дає можливість коректувати при необхідності проектні рішення і одночасно з цим перевіряти їх на практиці.

Розробка і реалізація будь-яких заходів щодо організації руху має на увазі наявність певних правил, які регламентують поведінку всіх учасників дорожнього руху. Тому Правила дорожнього руху прийнято вважати осно- вою організації дорожнього руху. Дорожні знаки і розмітка, світлофорна сигналізація є додатковими і дуже важливими інструментами, за допомо- гою яких забезпечується оптимальна організація руху.

1. Оперативні зміни ОДР необхідні при проведенні масових заходів (мітингів, демонстрацій, спортивних змагань, святкової ходи), а також у разі виникнення на окремих ділянках ВДМ заторів (вичерпання пропускної спроможності), в місцях ДТП, при проведенні аварійно-рятівних робіт. Як правило, місця проведення масових заходів заздалегідь відомі, і тому слу- жби організації руху повинні мати опрацьовані і погоджені з зацікавлени- ми організаціями схеми об’їзду ділянок ВДМ, що тимчасово закриваються для руху. На основі вивчення руху мають бути встановлені місця можли- вого виникнення заторів і опрацьовані схеми руху, що передбачають уста- новлення тимчасових дорожніх знаків, світлофорів, напрямних конусів тощо. Реалізація оперативних змін організації дорожнього руху, як прави- ло, покладається на підрозділи патрульної поліції, що обслуговують відпо- відну територію.

На даний час в рамках реалізації Державної цільової програми підви- щення рівня безпеки дорожнього руху, Транспортної стратегії України на період до 2020 року, Галузевої програми забезпечення безпеки руху на ав- томобільному транспорті реалізується комплекс заходів зі зниження ава- рійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод в Україні, посилюються вимоги до персоналу автомобільного транспорту та констру- кції транспортних засобів (впровадження тахографів), започатковано тех-

нічне розслідування ДТП, розробляється Положення про систему управ- ління безпекою руху на автомобільному транспорті з урахуванням норм міжнародного стандарту ISO 39001:2012 «Система управління безпекою дорожнього руху (БДР) – вимоги та настанови щодо застосування» тощо.

## Правила дорожнього руху та міжнародні конвенції про дорож- ній рух

Правила дорожнього руху (rules of road motion) – це єдиний норматив- ний акт, який зобов’язані виконувати всі учасники руху. До появи техніч- них засобів регулювання дорожнього руху єдиним елементом його органі- зації були правила, які регламентували поведінку на дорогах.

У Росії перші спеціальні укази про правила руху були видані в XVII столітті. Згідно із цими указами при першій затримці лихача обмежувалися попередженням, при повторному сікли батогом, на третій раз засилали на каторгу. В 1732 р. для лихачів була передбачена страта.

Правила дорожнього руху в різних країнах світу мають відмінності. У США, наприклад, у кожному штаті діють свої правила.

В 1909 р. була розроблена перша Міжнародна Конвенція, що встанов- лює єдину систему дорожньої сигналізації. Вона складалася із чотирьох знаків, які попереджали водіїв про крутий поворот, перехрестя, залізнич- ний переїзд, нерівну дорогу.

В СРСР перший документ, що регламентує дорожній рух, був уведе- ний в 1920 р. декретом Ради Народних Комісарів «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)», підписаним В. І. Леніним. Єдиних Правил для всієї території країни довгий час не було. Місцеві ор- гани влади мали право затверджувати для окремих областей власні Прави- ла, які відрізнялися одне від одного, мали невиправдані розходження у ви- могах до водіїв при тих самих умовах і були недосконалі.

В 1926 р. у Парижі були укладені конвенції про дорожній транспорт і про автотранспорт.

В 1931 р. у м. Женеві європейські держави підписали Конвенцію про введення однаковості в дорожніх знаках і сигналах. Відповідно до Женев- ської Конвенції як обов’язкові вводилися 26 знаків. Вони були розділені на 3 групи: попереджувальні, наказові та вказівні.

В 1931 р. були затверджені Вимоги, висунуті до водія щодо виконання ним службових обов’язків та Основні правила їзди на автомобілях і мото- циклах у межах СРСР. Вони забороняли водієві перед роботою і протягом робочого дня вживати спиртні напої та наркотики, розмовляти і курити під час руху. Перші типові Правила руху по вулицях міст і дорогах СРСР були розроблені в 1940 р. На їх базі розроблялися місцеві Правила. В 1957 р. бу- ли прийняті нові типові Правила руху, на основі яких у більшості союзних республік розроблялися республіканські Правила. В 1961 р. були затвер-

джені перші єдині для всієї території країни Правила руху по вулицях і до- рогах СРСР.

В 1949 р. Організацією Об’єднаних Націй (ООН) була прийнята Кон- венція про дорожній рух і Протокол про дорожні знаки та сигнали. Метою Конвенції було сприяти розвитку і безпеці дорожнього руху в усіх країнах. До Конвенції 1949 р. приєдналася більшість розвинених країн світу, що сприяло уніфікації національних документів, які містять правила дорож- нього руху. Наша країна приєдналася до цієї Конвенції в 1959 р.

В зв’язку з ростом автомобілізації, удосконалюванням конструкції тра- нспортних засобів та організації дорожнього руху в 1964 р. в рамках Євро- пейської економічної комісії ООН її робочими органами при активній уча- сті України (СРСР) була почата розробка нових документів щодо організа- ції руху.

З 1 січня 1965 р. були введені в дію Правила руху по вулицях міст, насе- лених пунктах і дорогах СРСР з врахуванням міжнародних угод.

В 1968 р. на Конференції ООН у Відні були прийняті Конвенція про дорожній рух і Конвенція про дорожні знаки та сигнали. Надалі в зв’язку з удосконалюванням цих міжнародних документів розроблювались та вводи- лись в дію нові редакції Правил дорожнього руху (ПДР).

*Конвенція про дорожній рух* 1968 р. містить у собі загальні положення, ПДР, умови допуску до міжнародного руху автомобілів і причепів, вело- сипедів з підвісним двигуном, вимоги до водіїв автомобілів та велосипеди- стів і заключні положення. Крім того, до цієї Конвенції були прийняті до- датки, які передбачають:

* відступ від зобов’язань допуску до міжнародного руху автомобілів і причепів;
* реєстраційні номери, відмітні та розпізнавальні знаки автомобілів і причепів, що перебувають у міжнародному русі;
* технічні умови, що стосуються автомобілів і причепів;
* форми національного та міжнародного водійських посвідчень.

В загальних положеннях Конвенції про дорожній рух дані означення основних термінів. Термін *дорога* означає всю смугу відведення будь-якої дороги або вулиці, відкритої для руху. Термін *проїзна частина дороги* означає елемент дороги, призначений для руху нерейкових транспортних засобів. Дорога може мати кілька проїзних частин, межами яких є розді- лювальні смуги.

Термін *механічний транспортний засіб* – транспортний засіб, що при- водиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на тракто- ри, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні за- соби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт, за винятком велосипедів з підвісним двигуном на території договірних сторін, які не прирівнюють їх до мотоциклів, і за винятком рейкових транспортних засобів.

Термін *автомобіль* означає механічний транспортний засіб, викорис- товуваний звичайно для перевезення по дорогах людей чи вантажів або для

буксирування транспортних засобів, тролейбуси, тобто нерейкові транспо- ртні засоби, з’єднані з електричним приводом. Термін не охоплює такі транспортні засоби, як сільськогосподарські трактори, які, перевозячи лю- дей і вантажі, виконують лише допоміжні функції.

В Правилах дорожнього руху Конвенції в розділі «Водії» відзначено, що водій повинен мати необхідні фізичні та психічні якості, а його фізич- ний і розумовий стан повинен дозволяти управляти транспортним засобом. Водій механічного транспортного засобу повинен мати знання і навички, необхідні для керування транспортним засобом.

*Конвенція про дорожні знаки і сигнали* містить у собі загальні поло- ження, дорожні, світлові та інші знаки та сигнали, дорожню розмітку, за- ключні положення.

Міжнародні конвенції встановлюють лише найбільш загальні поло- ження організації дорожнього руху, прийнятні для більшості країн світу. В зв’язку з цим передбачається прийняття регіональних угод між групами країн, найбільш близьких за умовами дорожнього руху. Прикладом такого документа є Європейська угода про дорожній рух.

Зараз на території України діють ПДР введені з 1 січня 2002 р. із змі- нами, внесеними згідно з Постановами Кабінету Міністрів, прийнятими у 2005–2015 роках. У своїй основі вони зберегли повну наступність із попе- редніми Правилами і відповідають Конвенціям про дорожній рух і про до- рожні знаки та сигнали, а також Європейським угодам, що доповнюють ці Конвенції, Закону України «Про дорожній рух», державним стандартам та іншим нормативним актам.

## Патрульна поліція, служби організації дорожнього руху

Патрульна поліція – підрозділ Національної поліції, який цілодобово патрулює міста України, забезпечує громадський порядок та безпеку, пер- шим реагує на повідомлення про правопорушення і надзвичайні події, на- дає поліцейські послуги, первинну медичну та невідкладну допомогу гро- мадянам, забезпечує безпеку дорожнього руху, розглядає справи про адмі- ністративні правопорушення і застосовує засоби адміністративного впливу до правопорушників, організовує заходи безпеки на місці ДТП, оформлен- ня необхідних документів.

У її складі діють піші, автомобільні та мотопатрулі, а також кінний па- труль для паркових зон, і річковий патруль.

Патрулювання вулиць у містах здійснюють піші патрулі, а також на спеціально обладнаних автомобілях та мотоциклах, які оснащені сучасни- ми засобами зв’язку та підключені до електронних баз, що дозволяє своє- часно зв’язатися з поліцейським управлінням і отримувати оперативну ін- формацію. Патрулювання паркових зон здійснює кінний патруль. А за без- пекою на воді слідкує річковий патруль.

До їхніх обов’язків належить надання інформації пішоходам та водіям транспортних засобів, перевірка і фіксація будь-яких порушень законодав- ства, виписування штрафів. Поліцейські зобов’язані оперативно реагувати на правопорушення, виїжджати на місце подій і ретельно вивчати скарги громадян. Стосується це також побутових правопорушень (зокрема дома- шнього насильства); невідкладної допомоги потерпілим від суспільно не- безпечних діянь, нещасних випадків з особами з обмеженими фізичними можливостями. Окрім прямих обов’язків, патрульні поліцейські повинні вміти надавати першу медичну допомогу та консультувати громадян.

Кожен патрульний має нагрудну камеру та планшет, через який по базі даних він відразу на місці може дізнатися всю потрібну інформацію про водія-порушника. У базі вони позначені для зручності за кольорами: зеле- ний колір – це значить у водія немає проблем, жовтий – не сплачено штраф, червоний – машина в розшуку, або є серйозні порушення. Також через планшет патрульний заповнює протоколи за шаблоном: досить вка- зати номер статті та прізвище з ім’ям водія, а все інше заповнюється авто- матично. Таким чином, процес швидкий і не затягується – на все йде п’ять хвилин. Після цього порушник отримує електронний протокол та квитан- цію або при бажанні зможе розплатитися банківською карткою на місці.

Відповідно до закону України «Про Національну поліцію» поліцейсь- кий може зупиняти транспортні засоби у разі:

1. якщо водій порушив [Правила дорожнього руху](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/paran16%23n16);
2. якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність тра- нспортного засобу;
3. якщо є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення ДТП, кримінального чи адміністратив- ного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що тра- нспортний засіб чи вантаж можуть бути об’єктом чи знаряддям учинення ДТП, кримінального чи адміністративного правопорушення;
4. якщо транспортний засіб перебуває в розшуку;
5. якщо необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обста- вини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміні- стративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути;
6. якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання до- помоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів ДТП;
7. якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху;
8. якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху;
9. порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.

Поліцейський зобов’язаний поінформувати водія про конкретну при- чину зупинення ним транспортного засобу з детальним описом підстави для зупинення.

Відповідно до закону України «Про дорожній рух» організація дорож- нього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах здійснюється із застосуванням технічних засобів інформаційно- телекомунікаційних та автоматизованих систем керування та нагляду за дорожнім рухом відповідно до правил і стандартів, а також на основі проєктів і схем організації дорожнього руху, погоджених із відповідними під- розділами Національної поліції. До вказаних проектів і схем за приписами відповідних підрозділів Національної поліції можуть бути внесені зміни та доповнення.

Організація дорожнього руху здійснюється спеціалізованими служба- ми, що створюються відповідними органами: на автомобільних дорогах, що перебувають у власності територіальних громад, – органами місцевого самоврядування; на інших автомобільних дорогах – центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами; на залізничних переїздах – центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну полі- тику у сфері безпеки на залізничному транспорті.

Зміни в організації дорожнього руху з метою підвищення інтенсивності руху транспортних засобів за рахунок зниження рівня безпеки дорожнього руху не допускаються.

У разі виникнення загрози безпеці дорожнього руху, перешкод у русі транспортних засобів і пішоходів відповідні посадові особи Міністерства внутрішніх справ України, дорожніх і комунальних служб мають право вносити оперативні зміни в організацію дорожнього руху і вживати необ- хідних заходів щодо усунення перешкод.

## Питання для самоперевірки

1. Що таке автомобілізація та як вона впливає на безпеку руху?
2. Основні причини ДТП в Україні, характеристика аварійності.
3. Рівні управління ефективністю та безпекою функціонування систе- ми ВАДС.
4. Напрямки інженерної діяльності з організації дорожнього руху.
5. Міжнародні конвенції про дорожній рух та їх вплив на формування ПДР України.
6. Функції патрульної поліції та служб організації дорожнього руху.