

Заняття № 3

Тема 1 Проблеми організації дорожнього руху

Тема заняття: Державна система забезпечення безпеки дорожнього руху

Питання:

1. Державна система забезпечення безпеки дорожнього руху , її суть.
2. Вітчизняні та міжнародні нормативні акти з безпеки руху.
3. Правила дорожнього руху - основний норматив процесу дорожнього руху.

1.

Державне управління у сфері дорожнього руху

В Україні створена державна система забезпечення безпеки дорожнього руху, сутність якої полягає у тому, що всі міністерства і відомства, що мають відношення до дорожнього руху, усі посадові особи й громадяни зобов'язані забезпечувати дотримання загальнодержавних нормативів, спрямованих на запобігання аварійності під час дорожнього руху і її наслідків. Державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами державної виконавчої влади та спеціально уповноваженими на це державними органами. Законом України "Про дорожній рух" визначена їх компетенція.

Мета цього закону – захист життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху та охорони навколишнього середовища. Закон регулює громадські відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки і визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та господарювання.

Правову основу організації дорожнього руху складають Правила дорожнього руху (ПДР).

Безпосереднє виконання завдань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху покладене на національну поліцію.

Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху:

- участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;

- погодження відповідно до вимог цього Закону, інших законодавчих актів проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;
- погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху;
- видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;
- здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів;
- інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.
- Національна поліція також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія.

2.

Законодавство про дорожній рух складається з Закону України « Про дорожній рух» та актів законодавства України, що видаються відповідно до нього. Законодавство з питань безпеки руху автотранспорту складається з Конституції України (254к/96-ВР), законів України, міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, міжгалузевих та галузевих нормативних актів. Основоположними нормативно-правовими актами для забезпечення функціонування Системи управління безпекою руху автотранспорту є Конституція України, Закон України "Про охорону навколишнього природного середовища", Закон України "Про охорону атмосферного повітря", Закон України "Про поліцію", Закон України "Про пожежну безпеку", Закон України "Про транспорт", Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів", Закон

України "Про автомобільний транспорт" , Закон України "Про страхування", Закон України "Про внесення змін до Закону України "Про охорону праці".

Серед інших нормативних актів, що регулюють безпеку дорожнього руху, важливе місце посідають Закон України "Про поліцію", постанови Кабінету Міністрів України, кодекси, положення, настанови і правила, Положення про Міністерство внутрішніх справ України, Положення про порядок видачі посвідчення водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, Правила державної реєстрації та обліку автомобілів, самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів всіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок, Правила проведення державного технічного огляду автомобілів, автобусів, мототранспорту та причепів, Правила дорожнього руху, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кримінальний кодекс України.

3.

Правила дорожнього руху (далі Правила або ПДР) затверджені постановою Кабінету Міністрів України №1306 і базуються на Конвенції про дорожній рух прийнятої у Відні 8 листопада 1968, Конвенції про дорожні знаки і сигнали, Європейському угоді, доповнюючій Конвенцію, "Протоколі про розмітку доріг" і національне законодавство України.

Історія ПДР

Перші відомі спроби упорядкувати міський рух були зроблені ще в Древньому Римі Гаєм Юлієм Цезарем. За його указом в 50-х роках до н. е. на деяких вулицях міста було введено односторонній рух. Зі сходу сонця і до кінця "робочого дня" (приблизно за дві години до його заходу), був заборонений проїзд приватних возів, колісниць і екіпажів. Приїжджі були зобов'язані залишати свій транспорт за межею міста і пересуватися по Риму пішки, або найнявши паланкін. На дорогах імперії було прийнято лівобічний рух, що дозволяє залишати праву (озброєну) руку вільною. Тоді ж була заснована спеціальна служба нагляду за дотриманням цих правил, в неї набирали в основному колишніх пожежників з числа вільновідпущеників. Основні обов'язки таких регулювальників полягали у відвертанні конфліктів і бійок між власниками транспортних засобів. Багато перехресть залишалися нерегульованими. Знатні вельможі могли забезпечити собі безперешкодний проїзд по місту - вони висилали попереду своїх екіпажів скороходів, які розчищали вулиці для проїзду хазяїна. Сучасна історія правил дорожнього руху бере початок в Лондоні 10 грудня 1868 року на площі перед Парламентом був встановлений механічний залізничний семафор з кольоровим диском. Його винахідник - Джон П. Найт (John Peake Knight) - був фахівцем із залізничних семафорів. Пристрій управлявся вручну і мав два семафорних крила. Крила могли займати різні положення: горизонтальне -

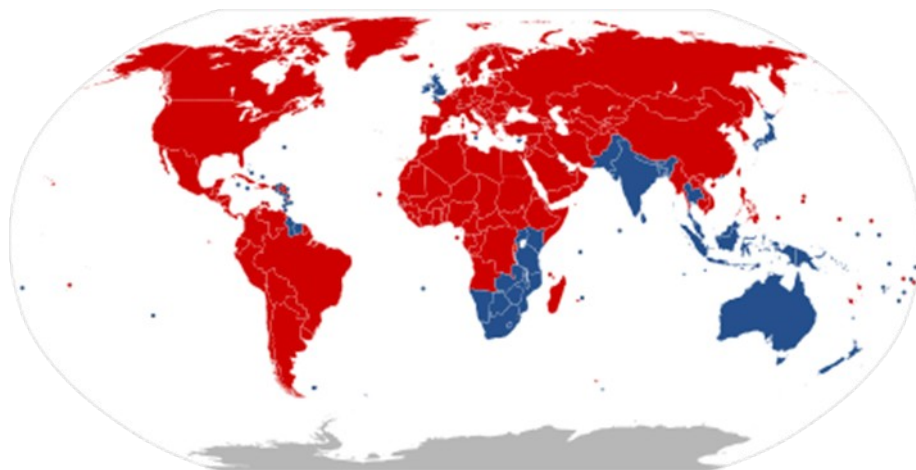
сигнал "стоп"; і опущені під кутом 45 градусів - можна рухатися з обережністю. З настанням темряви включали газовий ліхтар, що обертався, який подавав сигнали червоним і зеленим світлом. До семафора був приставлений слуга в лівреї, в обов'язку якого входило піднімати і опускати стрілу і повертати ліхтар. Проте технічна реалізація пристрою виявилася невдалою: скрегіт ланцюга підйомного механізму був настільки сильним, що проїжджаючі коні шарахалися і вставали на диби. Не пропрацювавши і місяць 2 січня 1869 року семафор вибухнув, поліцейський, що знаходився при нім, був поранений. У 1865 році парламентом Великобританії був ухвалений закон, по якому швидкість транспорту була обмежена 6 км/год, а перед автомобілем повинна була йти людина, розмахуючи червоним прапором. Останній пункт був скасований в 1878 році[1]. За іншими даними, правило "червоного прапора" було скасоване тільки в 1896 році, разом з підвищенням ліміту швидкості до 23 км/год і скасуванням вимоги наявності екіпажа з трьох чоловік (машиніст, помічник і кочегар) для легкомоторних (до 3 тонни спорядженої маси) безкінних транспортних засобів, тобто було юридично визнано відмінність автомобілів від локомотивів, що дало поштовх розвитку британського автомобілебудування. Ще раз швидкісний ліміт був підвищений в 1903 році, а остаточно закони 1896 і 1903 років були скасовані у Великобританії тільки в 1930 році.

14 серпня 1893 року у Франції прийняли перші правила руху для автомобілів. Прототипами сучасних дорожніх знаків можна вважати таблички, на яких вказувався напрям руху до населеного пункту і відстань до нього. Рішення про створення єдиних європейських правил дорожнього руху було прийняте в 1909 році на всесвітній конференції в Парижі, зважаючи на збільшення числа автомобілів, зростання швидкостей і інтенсивності руху на міських вулицях. На ній були визначені дорожні знаки, близькі сучасним, - "Залізничний переїзд з шлагбаумом", "Перетин рівнозначних доріг", "Нерівна дорога" і "Небезпечний поворот".

У 1914 році в США почали встановлювати перші електричні світлофори з двома сигналами (зеленим і червоним), для попередження про зміну кольору до них був приставлений поліцейський зі свистком, які пізніше - з 1918 року - з'явилися і на європейських дорогах. У 20-х роках в США з'явився ОСАГО - вид обов'язкового страхування, пов'язаний з ризиками громадянської відповідальності власників транспортних засобів по зобов'язаннях, що виникли в результаті їх використання і спричинення шкоди майну, здоров'ю або життю потерпілих.

Наступним важливим кроком стало прийняття "Конвенції про введення одноманітності в сигналізацію на дорогах" в 1931 році в Женеві, на Конференції з дорожнього руху, в якій серед інших країн взяв участь і

Радянський Союз (СРСР). На ній була прийнята єдина європейська система дорожніх знаків, ґрунтована переважно на символах, розробили і затвердили 26 знаків, класифікованих по трьох групах : вказівні, попереджувальні і наказові. В наші дні ця система діє у всьому світі, а до закінчення Другої світової війни у ряді країн використовувалася ґрунтована на написах замість символів англо-американська система. У 1953 році з'явилася перша дорожня розмітка для позначення пішохідного переходу, відома нам зараз як "Зебра". Наступним серйозним вкладом у світову безпеку дорожнього руху стали "Конвенція про дорожній рух" і "Протокол про дорожні знаки і сигнали", прийняті на міжнародній конференції в Женеві в 1949 році, на основі яких усі країни почали розробляти свої правила дорожнього руху. Але найважливішим днем в історії правил дорожнього руху стало 8 листопада 1968 року, коли на конференції ООН з дорожнього руху у Відні була прийнята "Конвенція про дорожній рух", підписана представниками 68 країн світу, у тому числі СРСР, і з невеликими змінами і доповненнями, що діє досі[2].



Червоним позначені країни з правостороннім рухом, синім, - з лівобічним

У Європі до вісімнадцятого століття, формально, не існувало ніяких правил з цього питання. Залежно від країни, транспортні засоби повинні були рухатися по певній стороні дороги, лівої або правої. Це, ймовірно, найстаріше правило дорожнього руху, оскільки перші правила датуються більше 200 років тому, задовго до появи автомобілів.

Причини, по яких деякі країни вибрали ліву сторону, а інші - праву для поширення, точно не відомі і, безумовно, повинні виходити з практичних, а не довільних міркувань. У Англії, наприклад, вибір цього значення може бути пояснений дуже старими утилітарними причинами: при лівобічному русі мечі в піхвах не стикалися. В результаті багато колишніх британських колоній (окрім, наприклад, Канади) продовжують використати лівобічний

рух. Протиставивши Францію англійцям, Наполеон зажадав, щоб в країні був правосторонній рух, міра, яка поширилася на усю континентальну Європу. У загальнішому сенсі, йшлося про скорочення аварій, більшість прибічників правостороннього руху на дорогах керувалися утриманням батога в правій руці, сидячи при цьому на лівому коні.

У 2005 році було підраховано, що біля однієї третини населення світу використовує лівобічний рух, інші дві третини - правосторонній. Найпоширенішими порушеннями ПДД прийнято вважати: перевищення швидкісного режиму, безладну парковку і агресивне управління автомобілем (різка зміна смуги руху, "підрізування") і т. д.

Домашнє завдання.

Вивчити: В. И. Коноплянко. стор. 4 – 9; Г.Н. Клишковштейн стор. 21 - 27

Конспект: Дорожня поліція України, її осн. функції.