Тарас ВАЙДА
Максим КОРНІЄНКО

# ЕНЦИКЛОПЕДИЧНИЙ СЛОВНИК З ПРАВИЛ ТА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

**Довідкове видання для курсантів, студентів та слухачів закладів вищої освіти МВС України**

Видання друге, доповнене

ЮРИДИКА
ВИДАВНИЦТВО

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

**Т. С. Вайда**
**М. В. Корнієнко**

# ЕНЦИКЛОПЕДИЧНИЙ СЛОВНИК

## з Правил та безпеки дорожнього руху

Довідкове видання для курсантів, студентів
та слухачів закладів вищої освіти МВС України

Видання друге, доповнене

Видавництво
«Юридика»
2026

**УДК 343.13(477)(075.8)**
**В14**

**Автори-укладачі:**

**Т. С. Вайда**, професор кафедри професійних та спеціальних дисциплін інституту права та безпеки Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент; член-кореспондент Інженерної академії України;

**М. В. Корнієнко**, перший проректор Одеського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, полковник поліції

**Рецензенти:**

**В. М. Василенко**, перший проректор Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, підполковник поліції;

**А. В. Червінчук**, завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад навчально-наукового інституту права та соціального менеджменту Донецького державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший дослідник;

**В. М. Галунько**, професорка кафедри адміністративної діяльності поліції факультету підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності Національної поліції України Одеського державного університету внутрішніх справ, докторка юридичних наук, професорка

*Рекомендовано до друку Вченою радою*
*Одеського державного університету внутрішніх справ*
*(протокол № 5 від 28 квітня 2026 року)*

*Енциклопедичний словник з Правил та безпеки дорожнього руху*
*обговорено на засіданні кафедри професійних та спеціальних дисциплін*
*інституту права та безпеки Одеського державного університету внутрішніх справ*
*(протокол № 4 від 10 квітня 2026 року)*

**Вайда Т. С.**

В14 Енциклопедичний словник з Правил та безпеки дорожнього руху : довідкове видання для курсантів, студентів та слухачів ЗВО МВС України / Т. С. Вайда, М. В. Корнієнко. – Видання друге, доповнене. – Одеса : Видавництво «Юридика», 2026. – 696 с.

ISBN 978-617-8804-05-3

У енциклопедичному словнику систематизовано більше 1350 термінів і категорій ПДР (в редакції від 09.04.2026 року № 427) з врахуванням вимог Законів України «Про дорожній рух» та «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів», державних стандартів, інших нормативно-правових актів з БДР.

Розкрито такі аспекти забезпечення БДР як регулювання дорожнього руху, надання домедичної допомоги потерпілим при ДТП, будова та експлуатація транспортних засобів, охорона праці водія, юридична відповідальність за порушення ПДР, правоохоронна діяльність поліцейських, організація освітнього процесу з підготовки кандидатів у водії.

Алфавітний порядок статей сприяє зручному орієнтуванню читачів у змісті довідкового видання та швидкому пошуку необхідної інформації.

Видання призначене для здобувачів вищої освіти ЗВО МВС України. Може використовуватися працівниками поліції, кандидатами у водії, автомобілістами-професіоналами, викладачами автошкіл та пересічними автолюбителями.

**УДК 343.13(477)(075.8)**

© Т. С. Вайда, 2026
© М. В. Корнієнко, 2026
© ОДУВС, 2026

ISBN 978-617-8804-05-3

*Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю.*

**Стаття 3** Конституції України

*Поліція відповідно до покладених на неї завдань ...*

*1) здійснює превентивну та профілактичну діяльність, спрямовану на **запобігання вчиненню правопорушень**;*

*2) вживає заходів з метою виявлення кримінальних, адміністративних правопорушень;*

*3) **припиняє** виявлені кримінальні та адміністративні правопорушення;*

*4) **регулює** дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;*

*5) здійснює **супроводження транспортних засобів** у випадках, визначених законом;*

*6) **видає** відповідно до закону **дозволи** на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху;*

*7) у випадках, визначених законом, **здійснює провадження у справах про адміністративні правопорушення**, приймає рішення про застосування адміністративних стягнень та забезпечує їх виконання.*

**Витяг зі статті 23** «Основні повноваження поліції»
Закону України «Про Національну поліцію»

# ЗМІСТ


**Перелік умовних скорочень** . . . 25
**Вступне слово від авторів** . . . 28
**Передмова** . . . 41
**Категорії та терміни, що використовуються в Правилах та при характеристиці заходів забезпечення безпеки дорожнього руху** . . . 51


## А


«Аварійний вихід» . . . 51
«Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)» . . . 51
Аварійно-рятувальна служба . . . 52
Аварійно-рятувальне формування . . . 52
Аварія . . . 52
Автобус (*за визначенням ПДР*) . . . 52
Автобус (*техн.*) . . . 52
Автобусний маршрут . . . 53
Автобусний маршрут загального користування . . . 53
Автобусний маршрут міжміський . . . 53
Автобусний маршрут міжнародний . . . 53
Автобусний маршрут міський . . . 53
Автобусний маршрут нерегулярних перевезень . . . 53
Автобусний маршрут приміський . . . 53
Автобусний маршрут спеціальних перевезень . . . 53
«Автовокзал чи автостанція» . . . 53
Автодром . . . 55
«Автозаправні станції» . . . 55
«Автозаправні та електрозарядні станції» . . . 57
Автоколона . . . 57
Автокран . . . 60
Автомагістраль . . . 60
«Автомагістраль» . . . 61
Автомагістраль . . . 61
Автоматизована система обліку оплати проїзду . . . 61
«Автоматична відеофіксація порушень Правил дорожнього руху» . . . 61
Автоматичний світлофорний сигналізація . . . 62
Автомобіль . . . 62
Автомобіль вантажний . . . 64
Автомобіль з водневим паливним елементом (коміркою) . . . 64
Автомобіль легковий . . . 64
Автомобіль плагін-гібридний . . . 64
Автомобільна дорога . . . 64
Автомобільна дорога, вулиця (дорога) (*за визначенням ПДР*) . . . 66
Автомобільна дорога державного значення (*за визначенням ПДР*) . . . 66
Автомобільний перевізник . . . 66
Автомобільний самозайнятий перевізник . . . 66
Автомобільний транспорт . . . 67
Автомобільний транспортний засіб . . . 67
Автопавільйон . . . 67
Автопоїзд . . . 67
Автопоїзд (транспортний состав) (*за визначенням ПДР*) . . . 68
Автостанційний збір . . . 68
Автостанція . . . 68
Автотранспортна діяльність . . . 68
Агонія (*мед.*) . . . 69
Адаптація професійна (водія) . . . 69
Адміністративна відповідальність . . . 69
«Аеропорт» (дорожній знак) . . . 74
Акт невідповідності технічного стану (транспортного засобу) . . . 75
Алея . . . 75
Алкоголізм (*мед.*) . . . 75
Амбулаторний (*мед.*) . . . 76
Амнезія (*мед.*) . . . 76
Ампутація (*мед.*) . . . 76
Анамнез (*мед.*) . . . 76
Ангінозний біль (*мед.*) . . . 76
Антибактеріальний (*мед.*) . . . 76
Антидот (*мед.*) . . . 76
Антисанітарний (*мед.*) . . . 77
Антисептика (*мед.*) . . . 77
Антисептики (*мед.*) . . . 77
Аорта (*мед.*) . . . 77
Аптечка медична автомобільна (АМА) . . . 77
Аритмія (*мед.*) . . . 78

Аритмі́я мерехтли́ва (*мед.*) . . . 78
Артеріа́льна гіпертензія (АГ) (*мед.*) . . . 78
Арте́рія (*мед.*) . . . 78
Асе́птика (*мед.*) . . . 78
Асистолі́я (*мед.*) . . . 79
АСУ́ доро́жнім ру́хом . . . 79
Асфі́ксія (*мед.*) . . . 80
Асфі́ксія газозамі́сна (*мед.*) . . . 80
Асфі́ксія компресі́йна (*мед.*) . . . 81
Асфі́ксія механі́чна (*мед.*) . . . 81
Асфі́ксія обструкти́вна (*мед.*) . . . 82
Асфі́ксія паралі́тична (*мед.*) . . . 83
Афе́кт неадеква́тності (афекти́вні пору́шення) (*психол.*) . . . 83
Афе́кт (*психол.*) . . . 83

## Б

Бага́ж . . . 83
Бага́жна квита́нція . . . 83
«Багатоколі́йна залізни́ця» . . . 83
Бактерици́ди . . . 84
Бактерици́дний . . . 84
Бакте́рії . . . 84
Банда́ж . . . 84
Баротра́вма . . . 84
Баци́ли . . . 84
Безпе́ка . . . 84
Безпе́ка доро́ги:
– активна безпека дороги . . . 85
– екологічна безпека дороги . . . 86
– пасивна безпека дороги . . . 89
– післяаварійна безпека дороги . . . 90
Безпе́ка доро́жнього ру́ху . . . 90
Безпе́ка життєді́яльності . . . 91
Безпе́ка люди́ни . . . 92
Безпе́ка систе́м . . . 92
Безпе́ка тра́нспортного за́собу . . . 92
Безпе́чна диста́нція (*за визначенням ПДР*) . . . 92
Безпе́чна шви́дкість (*за визначенням ПДР*) . . . 92
Безпе́чний інтерва́л (*за визначенням ПДР*) . . . 92
Бі́ль (*мед.*) . . . 92
Біологі́чна сме́рть (спра́вжня сме́рть) . . . 92
Блокува́ння коліс . . . 93
«Боковий ві́тер» . . . 93
Бо́нус-ма́лус (*страхування*) . . . 93
Борди́ор . . . 94
Бо́рна кислота́ . . . 94
Ботулі́зм . . . 94
Брадикарді́я . . . 94
Брига́да е́кстреної меди́чної допомо́ги (ЕМД) . . . 94
Бро́нхи (*анат.*) . . . 94
Бронхіо́ли (*анат.*) . . . 94
Бронхі́т . . . 95
Бронюва́ння мі́сця (кількох мі́сць) . . . 95
Буксирува́ння . . . 95
Буксирува́ння (*за визначенням ПДР*) . . . 97

## В

Валідо́л . . . 97
Валокорди́н . . . 97
Ванта́ж . . . 97
Вантажі́ підви́щеної небезпе́ки . . . 97
Ванта́жна автомобі́льна ста́нція . . . 97
Ванта́жне мі́сце . . . 97
Ванта́жний автомобі́ль (*за визначенням ПДР*) . . . 98
Ванта́жний конте́йнер . . . 98
Ванта́жний термінал (автопо́рт) . . . 98
Ванта́жні переве́зення . . . 98
Ванта́жність (вантажопідйо́мність) тра́нспортного за́собу . . . 98
Вантажовідпра́вник . . . 98
Вантажоодержувач . . . 98
Ва́ртість квитка́ . . . 98
Ва́ртість про́їзду . . . 99
Ва́та . . . 99
Великовагови́й тра́нспортний за́сіб . . . 99
Великовагові́ та великогабари́тні тра́нспортні за́соби . . . 99
Великогабари́тний тра́нспортний за́сіб . . . 100
Велосипе́д . . . 100
Велосипе́д (*за визначенням ПДР*) . . . 101
Велосипеди́ст (*за визначенням ПДР*) . . . 101
«Велосипе́дна доріжка» . . . 101
Велосипе́дна доріжка (*за визначенням ПДР*) . . . 102
Велосипе́дна сму́га . . . 102
Велосипе́дна сму́га (*за визначенням ПДР*) . . . 102
«Велосипе́дний переїзд» . . . 102

Велосипе́дний переї́зд (*за визначенням ПДР*) . . . 103
Ве́на (*мед.*) . . . 103
Вертика́льна розмі́тка:
– 2.1.1–2.1.3 (похи́лі чо́рно-бі́лі лі́нії), 2.1.4–2.1.6 (похи́лі жо́вто-черво́ні лі́нії) . . . 103
– 2.2.1 (вертика́льні чо́рно-бі́лі сму́ги), 2.2.2 (вертика́льні жо́вто-черво́ні смуги) . . . 104
– 2.3.1–2.3.3 (похи́лі жо́вто-черво́ні сму́ги) . . . 105
– 2.4 (горизонта́льні чо́рно-бі́лі або́ черво́но-жо́вті сму́ги) . . . 105
– 2.5 (похи́лі чо́рно-бі́лі сму́ги) . . . 105
– 2.6. (горизонта́льні чо́рно-бі́лі лі́нії) . . . 105
– 2.7 (жо́вті сму́ги) . . . 106
Вестибуля́рний апара́т . . . 106
«Вибо́їна» . . . 106
Вибухо́ві матері́али . . . 106
Ви́вих (*мед.*) . . . 106
Ви́віска чи табли́чка . . . 107
«Ви́д грома́дського тра́нспорту» . . . 107
Ви́ди гальмува́ння:
– е́кстрене гальмува́ння . . . 108
– службо́ве гальмува́ння . . . 108
– службо́ве гальмува́ння двигуно́м . . . 108
Ви́димість у на́прямку ру́ху (*за визначенням ПДР*) . . . 110
Ви́ди поліце́йських за́ходів (*юрид.*) . . . 110
«Ви́д небезпе́ки» . . . 110
«Ви́д тра́нспортного за́собу» . . . 111
«Визначні́ місця́» . . . 112
«Ви́їзд велосипеди́стів» . . . 112
«Ви́їзд на доро́гу з односторо́ннім ру́хом» . . . 112
«Ви́їзд на доро́гу з односторо́ннім ру́хом і зу́стрічною велосипе́дною сму́гою» . . . 112
«Ви́їзд на доро́гу з реверси́вним ру́хом» . . . 113
«Ви́їзд на доро́гу із сму́гою для маршру́тних тра́нспортних за́собів» . . . 113
«Ви́їзд на доро́гу із сму́гою для ру́ху маршру́тних тра́нспортних за́собів» . . . 114
«Ви́їзд на на́бережну а́бо бе́рег» . . . 114
«Викида́ння кам'яни́х матеріа́лів» . . . 114
Ви́клик е́кстреної меди́чної допомо́ги . . . 114
Викона́вчий о́рган ра́ди . . . 115
Викона́ння світлофо́ра (*техн.*) . . . 115
«Використа́ння сму́ги ру́ху» . . . 115
Вимі́рювальне і зва́жувальне обла́днання (транспортні перевезення) . . . 116
Вимі́рювання (зва́жування) . . . 116
Вимо́га залиши́ти місце і обме́ження до́ступу на ви́значену терито́рію (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 116
Ви́мушена зупи́нка (*за визначенням ПДР*) . . . 116
Ви́передження (*за визначенням ПДР*) . . . 116
Виразко́ва хворо́ба шлу́нка й дванадцятипа́лої ки́шки (водія) . . . 116
Виробни́к рекла́ми . . . 117
Виробни́ча тра́вма . . . 117
Виробни́че середо́вище . . . 117
Ви́снаження, ви́снаженість (водія) . . . 117
Відді́лення е́кстреної (невідкла́дної) меди́чної допомо́ги . . . 117
Відморо́ження (*мед.*) . . . 117
Відповіда́льні за автотра́нспортну діяльність осо́би . . . 117
Відповіда́льність . . . 117
Відповіда́льність за поруше́ння Пра́вил доро́жнього ру́ху . . . 117
Відпочи́нок (водія) . . . 118
Відправни́к небезпе́чного вантажу́ . . . 118
Ві́дстань ви́димості розмі́тки . . . 119
«Ві́дстань до об'є́кта» . . . 119
Ві́к . . . 119
Ві́к водіїв . . . 119
Вікові́ особли́вості . . . 120
Ві́руси . . . 120
«В'їзд заборо́нено» . . . 120
Вла́сна ма́са тра́нспортного за́собу . . . 121
Вла́сники тра́нспортних за́собів (*для сфери страхування*) . . . 121
Вла́сник тра́нспортного за́собу (*за визначенням ПДР*) . . . 122
Вмі́ння (водія) . . . 122
Вну́трішні переве́зення . . . 122
«Вогнега́сник» . . . 122

Водій . . . 122
Водій (*за визначенням ПДР*) . . . 123
Водіння засніженою дорогою . . . 123
Водіння лісовими дорогами . . . 126
«Волого покриття» . . . 127
Втома (водія) . . . 128
Вторинний огляд (*мед.*) . . . 129
Вулиці населених пунктів . . . 129

## Г

Габаритні параметри автомобіля . . . 129
Габаритно-ваговий контроль . . . 129
Габаритно-ваговий контроль (*за визначенням ПДР*) . . . 130
Газон (*за визначенням ПДР*) . . . 130
Гальмівні властивості автомобіля . . . 130
Гальмо (*техн.*) . . . 130
Гальмовий шлях . . . 131
Гальмовий шлях (*за визначенням ПДР*) . . . 132
Галюцинації . . . 133
Геймліха (Хаймліка) прийом (*мед.*) . . . 133
Гематома . . . 133
Гемоторакс (*мед.*) . . . 133
Гіпервентиляція (*мед.*) . . . 133
Гіпертензивний (*заст.* гіпертонічний) криз (*мед.*) . . . 134
Гіпертонія (*заст.*), гіпертензія (*мед.*) . . . 134
Гіпобулія (водія) . . . 135
Гіповолемія (*мед.*) . . . 135
Гіпокапнія (*мед.*) . . . 135
Гіпоксія (*мед.*) . . . 135
Гіпотензія артеріальна (*мед.*) . . . 135
Гіпотермія . . . 135
Гіпотонія (*мед.*) . . . 135
Гірська дорога . . . 135
Гірська хвороба (мед.) . . . 137
Глаукома . . . 137
Глухонімота . . . 137
Глухота (водія) . . . 137
Головна дорога . . . 138
«Головна дорога» . . . 138
Головна дорога (*за визначенням ПДР*) . . . 139
Горизонтальна розмітка:
– розмітка 1.1 (вузька суцільна лінія) . . . 149
– розмітка 1.2 (широка суцільна лінія) . . . 154
– розмітка 1.3 . . . 155
– розмітка 1.4 (жовтого кольору) . . . 156
– розмітка 1.5 . . . 158
– розмітка 1.6 (лінія наближення – переривчаста лінія, в якій довжина штрихів утричі перевищує проміжки між ними) . . . 160
– розмітка 1.7 (напрямна розмітка – переривчаста лінія) . . . 161
– розмітка 1.8 (широка переривчаста лінія) . . . 162
– розмітка 1.9 . . . 163
– розмітка 1.10.1–1.10.3 . . . 164
– розмітка 1.11 . . . 166
– розмітка 1.12 (стоп-лінія) . . . 168
– розмітка 1.13 . . . 170
– розмітка 1.14.1, 1.14.2, 1.14.3 («зебра», у тому числі червоно-білого кольору) . . . 171
– розмітка 1.15 (велосипедний переїзд) . . . 173
– розмітка 1.16.1–1.16.3 . . . 173
– розмітка 1.16.4 . . . 175
– розмітка 1.17.1 (жовтого кольору) . . . 176
– розмітка 1.17.2 (жовтого кольору) . . . 176
– розмітка 1.17.3 . . . 176
– розмітка 1.18 . . . 178
– розмітка 1.19 . . . 179
– розмітка 1.20 . . . 181
– розмітка 1.21 (напис «STOP») . . . 181
– розмітка 1.22 . . . 182
– розмітка 1.23 . . . 183
– розмітка 1.24 (ломана крайова і осьова лінії) . . . 183
– розмітка 1.25 (широкі поперечні смуги жовтого кольору) . . . 183
– розмітка 1.26 . . . 184
– розмітка 1.27 . . . 185
– розмітка 1.28.1 . . . 187
– розмітка 1.28.2 . . . 187
– розмітка 1.28.3 . . . 187
– розмітка 1.29 . . . 188
– розмітка 1.30 . . . 188
– розмітка 1.31 . . . 189
– розмітка 1.32 . . . 189

– розмітка 1.33 . . . 190
– розмітка 1.34 . . . 191
– розмітка 1.35 . . . 191
– розмітка 1.36 . . . 192
– розмітка 1.37 . . . 192
– розмітка 1.38 . . . 193
– розмітка 1.39.1, 1.39.2 . . . 193
Господа́рчі тра́нспортні за́соби . . . 195
Гострота́ зо́ру (водія́) . . . 195
Гострота́ слу́ху (водія́) . . . 196
«Готе́ль а́бо моте́ль» . . . 196
Грани́чно допусти́ма концентра́ція (ГДК) . . . 196
Гра́фік змі́нності . . . 196
Гра́фік ру́ху . . . 196
Гру́па кро́ві (*мед.*) . . . 196
Гужови́й тра́нспорт . . . 196
Гумора́льний (*мед.*) . . . 197

## Ґ

Ґангре́на (*мед.*) . . . 197
Ґу́ля (*мед.*) . . . 198

## Д

Далекозо́рість, гіперметропі́я (*мед.*) . . . 198
Дальтоні́зм (*мед.*) . . . 198
«Да́ти доро́гу» . . . 198
Да́ти доро́гу (*за визначенням ПДР*) . . . 199
Двигу́н (*вну́трішнього згора́ння*) . . . 199
Двонапра́влена зарядка електромобі́ля (*ел.*) . . . 203
«Двосторо́нній рух» . . . 204
«Де́кілька поворо́тів» . . . 205
Де́нні ходові́ вогні́ (*за визначенням ПДР*) . . . 205
Депре́сія . . . 205
Держа́вна автомобі́льна інспе́кція (ДАІ) (*істор.*) . . . 206
Десмурги́я (*мед.*) . . . 208
Дефібрилятор (*мед.*) . . . 208
Деформа́ція (*анат.*) . . . 208
Джерело́ небезпе́ки . . . 208
Дизентері́я . . . 208
«Ди́кі тварини» . . . 208
Динамі́чний стереоти́п дій (поведі́нки) водія́ . . . 209
Дипсома́нія . . . 209
Диспе́тчер . . . 209
Диспе́тчерська ста́нція . . . 209
Диста́нція . . . 209
Дитя́ча утри́муюча систе́ма (*за визначенням ПДР*) . . . 210
Дифтері́я . . . 210
Ди́хання Біо́та (патологі́чне) . . . 210
Ди́хання Гро́кка (патологі́чне) . . . 211
Ди́хання Куссма́уля (патологі́чне) . . . 211
Ди́хання Че́йн-Сто́кса (патологі́чне) . . . 211
Діабе́т цукро́вий . . . 212
Діа́гноз . . . 212
«Діагона́льний пішохі́дний перехі́д» . . . 213
Діа́стола (*мед.*) . . . 213
Діастолі́чний артеріа́льний ти́ск (*мед.*) . . . 213
Діафра́гма . . . 213
«Діля́нка для та́бору автотури́стів і ме́сце стоя́нки приче́пів у ке́мпінгу» . . . 213
Ді́ти . . . 214
«Ді́ти» . . . 214
Діяльність (водія́) . . . 214
Дія стру́му . . . 215
Дія стру́му біологі́чна . . . 215
Дія стру́му електроліти́чна . . . 215
Дія стру́му механі́чна . . . 215
Дія стру́му термі́чна . . . 215
«Дні ти́жня» . . . 216
Дове́дення, до́каз (вини́) . . . 216
Дові́льне й мимові́льне . . . 216
Довкі́лля . . . 216
До́говір про переве́зення вантажі́в . . . 217
Договірні Сто́рони (*для міжнародних автоперевезень*) . . . 217
Додатко́вий шлагба́ум (*залізнич.*) . . . 217
До́звіл (стосовно реклами) . . . 217
До́звіл на здійснення міжнаро́дних переве́зень автомобі́льним тра́нспортом . . . 217
До́звіл на рух . . . 218
До́звіл о́рганів викона́вчої вла́ди та о́рганів місце́вого самоврядува́ння . . . 218
До́звіл узго́дження умо́в та режи́мів переве́зень . . . 218
Дозво́лена максима́льна ма́са (*за визначенням ПДР*) . . . 218
Дозво́лене максима́льне навanта́ження на вісь (*за визначенням ПДР*) . . . 218

Дозво́лені максима́льні ро́зміри (*за визначенням ПДР*) . . . 218
Документа́льний габари́тно-вагови́й контро́ль . . . 219
Документа́ція водія́ . . . 219
Докуме́нти на ванта́ж . . . 220
Доля́ння во́дних перешко́д . . . 221
Доля́ння льодови́х перепра́в . . . 221
Дома́шня заря́дка електромобі́ля (*ел.*) . . . 222
Домеди́чна допомо́га (пе́рша меди́чна допомо́га) . . . 223
До́нор . . . 226
Допомо́га . . . 226
Допомо́га лі́карська високоспеціалізо́вана (третя́нна лікува́льно-профілакти́чна) . . . 226
Допомо́га лі́карська спеціалізо́вана (втори́нна лікува́льно-профілакти́чна) . . . 227
Допомо́га меди́чна е́кстрена . . . 227
Допомо́га пе́рша долика́рська . . . 227
Допомо́га пе́рша лі́карська (перви́нна лікува́льно-профілакти́чна) . . . 228
Дорза́льний (*анат.*) . . . 228
Доріжка для пішохо́дів і велосипеди́стів (велопішохі́дна доріжка) . . . 228
«Доріжка для ве́ршників» . . . 229
Доро́га (у широкому значенні) . . . 229
«Доро́га для автомобі́лів» . . . 230
«Доро́га для суміщеного ру́ху легкови́х автомобі́лів та велосипеди́стів» . . . 230
«Доро́га з односторо́ннім ру́хом» . . . 230
«Доро́га з реверси́вним ру́хом» . . . 231
«Доро́га із зу́стрічною велосипе́дною сму́гою» . . . 232
«Доро́га із сму́гою для маршру́тних тра́нспортних за́собів» . . . 233
Доро́ги насе́лених пу́нктів . . . 233
Доро́жнє покриття́ . . . 233
Доро́жні зна́ки . . . 233
«Доро́жні робо́ти» . . . 235
Доро́жні робо́ти (*за визначенням ПДР*) . . . 236
«Доро́жні ста́нції патру́льної поліції» . . . 236
Доро́жні умо́ви (*за визначенням ПДР*) . . . 236
Доро́жній рух (*істор.*) . . . 236
Доро́жня документа́ція . . . 237
Доро́жня обстано́вка (*за визначенням ПДР*) . . . 237
Доро́жня ста́нція патру́льної поліції (*за визначенням ПДР*) . . . 238
Доро́жньо-тра́нспортна приго́да . . . 238
Доро́жньо-тра́нспортна приго́да (*за визначенням ПДР*) . . . 239
Доро́жньо-тра́нспортні спору́ди . . . 239
До́свід меди́чний . . . 239

## Е

«Евакуа́тор» . . . 239
Евакуа́ція . . . 240
Екіпа́ж авто́бусу . . . 241
Екологі́чна безпе́ка автомобі́ля . . . 241
Експеди́тор тра́нспортний . . . 246
Експерти́за . . . 246
Експлуатаці́йні власти́вості автомобі́ля . . . 246
Експлуата́ція тра́нспортного соста́ва (*за визначенням ПДР*) . . . 247
Екстрасисто́лія (*мед.*) . . . 247
Е́кстрена меди́чна допомо́га (згідно з ЗУ «Про екстрену медичну допомогу») . . . 247
Е́кстрена меди́чна допомо́га (*поділ ЕМД на групи у відповідності з міжнародною класифікацією*) . . . 247
Еле́ктрика . . . 248
Еле́ктрика атмосфе́рна . . . 248
Еле́ктрика промисло́ва . . . 248
Еле́ктрика стати́чна . . . 248
Електри́чний зна́к (*мітка типова*) . . . 248
Електри́чний коліс́ний тра́нспортний за́сіб . . . 248
Електри́чний стру́м . . . 249
Електри́чний уда́р . . . 249
Електробезпе́ка . . . 249
Електро́бус . . . 249
Електро́бус з подо́вженим запа́сом хо́ду . . . 249
«Електрозаря́дні ста́нції» . . . 249
Електромагні́тне по́ле . . . 250

Електрометаліза́ція шкі́ри . . . 250
Електромобі́ль ванта́жний . . . 250
Електромобі́ль (електри́чний коліс́ний тра́нспортний за́сіб) . . . 250
Електромобі́ль легкови́й . . . 250
Електро́нний квито́к . . . 250
Електроофтальмі́я (*мед.*) . . . 250
Електротра́вма (*мед.*) . . . 250
Елеме́нти ву́лиці чи доро́ги . . . 251
Ентера́льний шля́х ввé дення лі́ків (*мед.*) . . . 251
Епікри́з (*мед.*) . . . 251
Епіле́псія (свяще́нна хвороба, паду́ча хвороба) (*мед.*) . . . 251
Епілепти́чний ста́тус (*мед.*) . . . 252
Епіте́лій (*анат.*) . . . 252
Ергоно́міка . . . 252
Еритéма (*мед.*) . . . 252
Еритроци́ти (*анат.*) . . . 253
Еро́зія шкіри (*мед.*) . . . 253
Естака́да (*за визначенням ПДР*) . . . 253
Е́тнос . . . 253

## Є

Єди́на держа́вна систе́ма запобіга́ння надзвича́йних ситуа́цій і реагува́ння на ни́х (ЄДСЗР) . . . 253
Є́мність батаре́ї (*ел.*) . . . 253

## Ж

«Житлова́ зо́на» . . . 254
Життєдія́льність . . . 255

## З

Забезпе́чений тра́нспортний за́сіб (*страхування*) . . . 255
Забі́й м’яки́х тканин (*мед.*) . . . 255
Забороннi зна́ки . . . 255
Зага́льна електротра́вма (електри́чний уда́р) (*мед.*) . . . 256
«Зага́льні обме́ження шви́дкості та стро́к застосува́ння де́нних ходови́х вогні́в (бли́жнього сві́тла фар)» . . . 257
Зага́льні обо́в’язки водія́ . . . 257
Зага́льні обо́в’язки пасажи́ра . . . 262
Зага́льні обо́в’язки пішохо́да . . . 263
Заги́блі . . . 264
Загоро́джувальна бар’є́рна устано́вка (*залізничн.*) . . . 264
Зади́шка (*мед.*) . . . 265
Заду́ха (*мед.*) . . . 265
Заїзна́ кише́ня . . . 265
«Заки́нчення туне́лю» . . . 265
За́клад охоро́ни здоро́в’я . . . 266
Зако́н . . . 266
За́креп (*мед.*) . . . 266
Закри́та площа́дка (*для практичного навчання водінню транспортного засобу*) . . . 266
Зали́шення мі́сця доро́жньо-тра́нспортної приго́ди (*за визначенням ПДР*) . . . 266
«Залізни́чний вокза́л чи пу́нкт зупи́нки поїздів» . . . 266
Залізни́чний переї́зд . . . 267
Залізни́чний переї́зд (*за визначенням ПДР*) . . . 270
«Залізни́чний переї́зд без шлагба́ума» . . . 270
«Залізни́чний переї́зд із шлагба́умом» . . . 271
Залізни́чні переї́зди з авто́бусним ру́хом . . . 272
Замо́влення на переве́зення вантажі́в . . . 272
Замо́вник . . . 272
Замо́вник тра́нспортних по́слуг . . . 272
Занепоко́єння (неспокі́йність, стурбо́ваність) (водія) . . . 272
Запобіга́ння ви́никненню надзвича́йних ситуа́цій . . . 272
Заряджа́ння електромобі́ля постійним стру́мом (*ел.*) . . . 272
За́сіб пакетува́ння . . . 273
Засліплення (*за визначенням ПДР*) . . . 273
Засліплення зу́стрічним сві́тлом . . . 273
Застосува́ння вогнепа́льної збро́ї (згідно ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 275
Застосува́ння спеціа́льних за́собів (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 277
Застосува́ння техні́чних при́ладів та техні́чних за́собів, що ма́ють фу́нкції фо́то- і кінозйо́мки, відеоза́пису, чи за́собів фо́то-

і кінозйо́мки, відеоза́пису (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 280
Застосува́ння фізи́чної си́ли (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 281
«Зато́ри в доро́жньому ру́сі» . . . 281
Захво́рювання, хворо́ба . . . 282
За́хист психологі́чний . . . 282
Зви́чки . . . 282
«Зву́ження доро́ги» . . . 282
Здава́ння вантажу́ . . . 283
Здоро́в'я (за визначенням ВООЗ) . . . 283
Зеле́на хви́ля (щодо сигналів світлофорів) . . . 283
«Змі́на на́прямку ру́ху на доро́зі з розді́лювальною сму́гою» . . . 284
«Змі́на покриття́» . . . 285
«Змі́на схе́ми ру́ху» . . . 285
Змі́нна пере́рва (для водія) . . . 285
Змі́нний пері́од керува́ння . . . 286
Зна́ки пріорите́ту . . . 287
Зна́ки се́рвісу . . . 287
Зносостійкі матеріа́ли для ви́готовлення розмі́тки . . . 288
Зо́внішні світлові́ при́лади . . . 288
Зо́внішній (непрями́й) маса́ж се́рця (*мед.*) . . . 291
Зо́внішня рекла́ма . . . 291
«Зо́на габари́тно-вагово́го контро́лю» . . . 291
«Зо́на дії» . . . 292
«Зо́на для пішохо́дів і велосипеди́стів» . . . 293
«Зо́на для розворо́ту» . . . 293
Зо́на небезпе́ки . . . 294
«Зо́на обме́ження максима́льної шви́дкості» . . . 294
«Зо́на обме́женої стоя́нки» . . . 294
«Зо́на стоя́нки» . . . 296
Зосере́дженість (водія) . . . 296
Зупи́нення тра́нспортного за́собу (згідно ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 297
Зупи́нка . . . 298
Зупи́нка (*архіт.*) . . . 300
Зупи́нка (*за визначенням ПДР*) . . . 300
Зупи́нковий майда́нчик . . . 300
Зупи́нковий шлях . . . 300
«Зупи́нку забороне́но» . . . 301

## І

Ідентифіка́ція тра́нспортного за́собу (при проведенні обов'язкового технічного контролю транспортного засобу) . . . 305
Ілю́зія (водія) . . . 305
Імобіліза́ція (*мед.*) . . . 305
Імпереати́в . . . 305
Імпульси́вність (водія) . . . 306
Інва́зія (*мед.*) . . . 306
Інгаля́ція . . . 306
Інтенси́вність ру́ху . . . 306
Інтерва́л . . . 306
Інтоксика́ція (*мед.*) . . . 306
Інфа́ркт міока́рда (*мед.*) . . . 306
Інфекці́йні хворо́би (*мед.*) . . . 307
Інфе́кція або зара́жування хворо́бою (*мед.*) . . . 307
Інформати́вність тра́нспортного за́собу . . . 307
Інформаці́йно-вказівні́ зна́ки . . . 316
Інформа́ція про постражда́лого (*мед.*) . . . 316
Іррадіа́ція (*мед.*) . . . 316
Істо́тна невідповідність (*при проведенні технічного контролю транспортного засобу*) . . . 317
Ішемі́чна хворо́ба се́рця (*мед.*) . . . 317
Ішемі́я (*мед.*) . . . 317

## Й

Ймовірність небезпе́ки . . . 317
Йодона́т (*мед.*) . . . 317
Йодофо́рм (*мед.*) . . . 317

## К

Ка́лію перманга́нат (*мед.*) . . . 317
Канцероге́нні речови́ни, канцероге́ни . . . 318
Катастро́фа . . . 318
«Кафе́» . . . 318
Кваліфіка́ція (водія) . . . 318
Квитко́ва ка́са . . . 318
Квито́к . . . 319
«Ке́мпінг» . . . 319
Керо́ваність тра́нспортного за́собу . . . 319

Керува́ння автомобі́лем в уме́овах недоста́тньої ви́димості . . . 320
Керува́ння автомобі́лем на слизьки́й доро́зі . . . 322
Керува́ння автомобі́лем у спеко́тну і со́нячну пого́ду . . . 326
Керува́ння автомобі́лем у те́мну по́ру доби́ . . . 327
«Кілометро́вий зна́к» . . . 336
«Кі́лькість поворо́тів» . . . 336
«Кіне́ць автомагістра́лі» . . . 337
«Кіне́ць велосипе́дної сму́ги» . . . 337
«Кіне́ць головно́ї доро́ги» . . . 338
«Кіне́ць діля́нки ру́ху із застосува́нням ланцюго́в про́ти ко́взання» . . . 338
«Кіне́ць додатко́вої сму́ги» . . . 338
«Кіне́ць доріжки для велосипеди́стів» . . . 339
«Кіне́ць доро́ги для автомобі́лів» . . . 339
«Кіне́ць доро́ги для суміщеного ру́ху легкови́х автомобі́лів та велосипеди́стів» . . . 339
«Кіне́ць доро́ги з односторо́ннім ру́хом» . . . 340
«Кіне́ць доро́ги з реверси́вним ру́хом» . . . 340
«Кіне́ць доро́ги із зу́стрічною велосипе́дною сму́гою» . . . 340
«Кіне́ць доро́ги із сму́гою для ру́ху маршру́тних тра́нспортних за́собів» . . . 340
«Кі́нець житлово́ї зо́ни» . . . 341
«Кіне́ць забороні обго́ну» . . . 341
«Кіне́ць забороні обго́ну вантажни́м автомобі́лям» . . . 341
«Кіне́ць зо́ни габари́тно-вагово́го контро́лю» . . . 342
«Кіне́ць зо́ни для пішохо́дів і велосипеди́стів» . . . 342
«Кіне́ць зо́ни обме́ження максима́льної шви́дкості» . . . 342
«Кіне́ць зо́ни обме́женої стоя́нки» . . . 343
«Кіне́ць зо́ни стоя́нки» . . . 343
«Кіне́ць контрольо́ваного прикордо́нного райо́ну» . . . 344
«Кіне́ць населе́ного пу́нкту» . . . 344
«Кіне́ць обме́ження максима́льної шви́дкості» . . . 345
«Кіне́ць обме́ження мініма́льної шви́дкості» . . . 345
«Кіне́ць пішохі́дної зо́ни» . . . 345
«Кіне́ць пла́тної доро́ги» . . . 346
«Кіне́ць прикордо́нної сму́ги» . . . 346
«Кіне́ць сму́ги для ру́ху маршру́тних тра́нспортних за́собів» . . . 346
«Кіне́ць усі́х забороні́в і обме́жень» . . . 346
Кі́рка (*мед.*) . . . 347
Класифіка́ційна озна́ка надзвича́йних ситуа́цій . . . 347
Кла́с надзвича́йної ситуа́ції . . . 347
Класифіка́ція коліс́них тра́нспортних за́собів (КТЗ) (згідно з ДСТУ 3649:2020, додаток А, довідковий):
– колісні засоби категорії L . . . 347
– колісні засоби категорії M . . . 370
– колісні засоби категорії N . . . 374
– колісні засоби категорії O . . . 375
– підкатегорії колісних засобів спеціального, спеціалізованого призначення або підвищеної прохідності . . . 375
– колісні засоби підвищеної прохідності . . . 376
– колісний засіб спеціального або спеціалізованого призначення підвищеної прохідності . . . 376
Класифіка́ція надзвича́йних ситуа́цій . . . 377
Клініч́на сме́рть (*мед.*) . . . 377
Кліренс, або доро́жній про́світ . . . 378
Код оці́нки невідпові́дності техні́чного ста́ну тра́нспортного за́собу (при проведенні технічного контролю транспортного засобу) . . . 379
Коефіці́єнт використа́ння ма́си автомобі́ля . . . 379
Кола́пс (*мед.*) . . . 379
Ко́ліки (*мед.*) . . . 379
Коліс́ний тра́нспортний за́сіб . . . 379
Коло́на пішохо́дів (*за визначенням ПДР*) . . . 379
Коло́на тра́нспортних за́собів (*за визначенням ПДР*) . . . 380
Ко́ма (*мед.*) . . . 380
Ко́ма гіпоглікеміч́на (*мед.*) . . . 380
Ко́ма голо́дна (*мед.*) . . . 380
Ко́ма діабети́чна (*мед.*) . . . 381
Ко́ма епілепти́чна (*мед.*) . . . 381

Ко́ма менінгеа́льна (*мед.*) . . . 381
Ко́ма травмати́чна (*мед.*) . . . 382
Ко́ма церебра́льна (*мед.*) . . . 382
Компете́нтний о́рган з переве́зення небезпе́чних вантажі́в . . . 382
Компоне́нти життє́вого середо́вища . . . 382
Комфо́рт . . . 382
Конструкти́вна безпе́ка автомобі́ля:
– акти́вна безпе́ка тра́нспортного за́собу . . . 383
– паси́вна безпе́ка тра́нспортного за́собу . . . 383
– післяаварі́йна безпе́чність тра́нспортного за́собу . . . 389
– екологі́чна безпе́чність тра́нспортного за́собу . . . 391
Конте́йнерне переве́зення . . . 391
Контейнерово́з . . . 391
«Контро́ль» . . . 391
Конту́зія (*мед.*) . . . 392
Конфлі́кт . . . 392
Концепція прийня́тного ри́зику . . . 392
Кон'юнкти́ва (*анат.*) . . . 392
Кон'юнктиві́т (*мед.*) . . . 392
Косоо́кість (*анат.*) . . . 393
Край проїзної части́ни (для нерейкових тра́нспортних за́собів) (*за визначенням ПДР*) . . . 393
Кра́йнє поло́ження на проїзній части́ні (*за визначенням ПДР*) . . . 393
Кривоши́я (*мед.*) . . . 393
Криміна́льна відповіда́льність (за зло́чини з безпе́ки доро́жнього ру́ху) . . . 393
«Крім осіб з інвалі́дністю» . . . 396
Кріс́ло колі́сне (*за визначенням ПДР*) . . . 397
Кровоспи́нна ма́рля ЦОЛІПК (*мед.*) . . . 397
Кровоте́ча (*мед.*) . . . 398
«Круговий рух» . . . 398
«Крути́й підйо́м» . . . 398
«Крути́й спу́ск» . . . 398
Купірува́ння (*мед.*) . . . 398

## Л

Ларингоспа́зм (*мед.*) . . . 399
Латера́льний (*мед.*) . . . 399
Ле́гкий персона́льний електри́чний тра́нспортний за́сіб . . . 399
Легкови́й автомобі́ль (*за визначенням ПДР*) . . . 399
Лейкоци́ти (*анат.*) . . . 399
«Ли́жники» . . . 399
Лихома́нка (жа́р) (*мед.*) . . . 400
Лігні́н (алігні́н), або деревна́ ва́та (*мед.*) . . . 400
«Лика́рня» . . . 400
Лі́карські за́соби, лікува́льні препара́ти (лі́ки) . . . 400
Ліквіда́ція на́слідків надзвича́йної ситуа́ції . . . 400
Лі́мфа (*анат.*) . . . 401
Лімфати́чна систе́ма (*анат.*) . . . 401
Лі́нії регулюва́ння забудо́ви (*архіт.*) . . . 401
Лока́льний . . . 401
Люди́на . . . 401
Лю́фт рульово́го ко́леса . . . 401

## М

Ма́кро . . . 402
Макрофа́ги (*мед.*) . . . 402
Максиля́рний (*мед.*) . . . 402
Мала́ архітекту́рна фо́рма для прова́дження підприє́мницької діяльності . . . 402
Маломобі́льні гру́пи насе́лення . . . 402
Мандибуля́рний (*мед.*) . . . 402
Мане́вреність . . . 403
Маневрува́ння . . . 403
Маневрува́ння (мане́вр) (*за визначенням ПДР*) . . . 405
Маніпуля́ція (*мед.*) . . . 405
Маркува́ння (вантажу) . . . 405
Ма́рля (*мед.*) . . . 405
Маршру́ти перева́зення небезпе́чних вантажі́в . . . 405
Маршру́тні тра́нспортні за́соби (тра́нспортні за́соби зага́льного користува́ння) (*за визначенням ПДР*) . . . 405
Ма́совий ста́н (*психол.*) . . . 405
Матеріа́льні зби́тки . . . 405
Меди́чна допомо́га . . . 406
Меди́чний о́гляд . . . 406
Меди́чний працівни́к . . . 407
Меланхо́лік (*психол.*) . . . 407
Мере́жа стоя́нок таксі́ . . . 407

Метаболі́зм (*мед.*) . . . 407
Металіза́ція шкі́ри (*мед.*) . . . 408
Метеори́зм (*мед.*) . . . 408
Ме́тод . . . 408
Ме́тод контро́лю за́собами перевірки (*техн. контроль транспортного засобу*) . . . 408
Ме́тод контро́лю органолепти́чний (*техн. контроль транспортного засобу*) . . . 408
Ме́тоди дослі́дження в медици́ні . . . 409
Ме́тоди прибли́зного ви́значення пло́щі о́піку (*мед.*) . . . 409
Механі́чний тра́нспортний за́сіб . . . 409
Механі́чний тра́нспортний за́сіб (*за визначенням ПДР*) . . . 410
«Ми́тниця» . . . 410
Міжміські́ переве́зення . . . 410
Міжнаро́дне переве́зення . . . 410
Міжнаро́дне переве́зення небезпе́чних вантажі́в . . . 410
Міжнаро́дні переве́зення пасажи́рів і вантажі́в . . . 410
Міжнаро́дні човнико́ві (ма́ятникові) переве́зення . . . 410
Мі́кро- . . . 410
Мікроавто́бус (*за визначенням ПДР*) . . . 410
«Мінімальна ши́дкість на рі́зних сму́гах ру́ху» . . . 411
«Мінімальна ши́дкість на сму́зі ру́ху» . . . 411
Мі́ст (*архіт.*) . . . 411
Мі́ст (*за визначенням ПДР*) . . . 412
«Мі́сце відпочи́нку» . . . 412
«Мі́сце (діля́нка) концентра́ції доро́жньо-тра́нспортних приго́д» . . . 412
«Мі́сце для заря́дки електромобі́лів» . . . 413
«Мі́сце для о́гляду автомобі́лів» . . . 413
«Мі́сце для розворо́ту» . . . 414
«Мі́сце для стоя́нки» . . . 414
Мі́сце здійснення габари́тно-вагово́го контро́лю . . . 414
«Мі́сце зупи́нки» . . . 415
«Мі́сце зупи́нки таксі́» . . . 415
Мі́сце поді́ї (*мед.*) . . . 415
Мі́сце розташува́ння рекла́много за́собу . . . 415
«Мі́сце стоя́нки приче́пів у ке́мпінгу» . . . 415
Місцева́ електротра́вма (*мед.*) . . . 416
Місця́ зберіга́ння небезпе́чних вантажі́в . . . 416
Міські́ переве́зення . . . 416
Модерніза́ція переї́здів (*залізнич.*) . . . 416
«Можли́вість використа́ння доро́ги» . . . 416
Мо́зок (*анат.*) . . . 417
Мозо́чок (ма́лий мо́зок) (*анат.*) . . . 417
Мопе́д (*за визначенням ПДР*) . . . 417
«Морськи́й (річкови́й) порт чи вокза́л» . . . 417
Мотоци́кл . . . 418
Мотоци́кл (*за визначенням ПДР*) . . . 418
MPGé (*абрев.*, *техн.*) . . . 419

## Н

«Набли́ження до залізни́чного переї́зду» . . . 420
На́бряк (еде́ма) (*мед.*) . . . 420
На́бряк Кві́нке (*мед.*) . . . 421
На́бряк леге́нь (*мед.*) . . . 421
На́вички (водія) . . . 421
Навча́льна дисципліна . . . 422
Навча́льна їзда . . . 422
Навча́льна програ́ма . . . 423
Навча́льний план . . . 424
Навча́ння . . . 424
«Надзе́мний пішохі́дний перехі́д» . . . 424
«На́зва об'є́кта» . . . 424
Назе́мні тра́нспортні за́соби (*страхування*) . . . 425
Наказо́ві зна́ки . . . 425
«Нане́сення розмі́тки» . . . 425
Напівпри́чіп . . . 427
Напру́га (*ел.*) . . . 427
Напру́женість, схвильо́ваність (водія) . . . 427
«На́прямки ру́ху по сму́гах» (5.16), «На́прямок ру́ху по сму́гах» (5.17.1, 5.17.2), «На́прямок ру́ху по сму́зі» (5.18) . . . 428
«На́прямок головно́ї доро́ги» . . . 428
«На́прямок дії» . . . 429
«На́прямок об'ї́зду» . . . 429
«На́прямок поворо́ту» . . . 430
«На́прямок ру́ху велосипеди́стів» . . . 430
«На́прямок ру́ху для ванта́жних автомобі́лів» . . . 431

«На́прямок ру́ху тра́нспортних за́собів з небезпе́чними вантажа́ми» 432
Наркома́нія (*мед.*) 432
Нарко́тик 433
Насе́лений пункт 433
Насе́лений пункт (*за визначенням ПДР*) 434
Насе́леність тра́нспортного за́собу 434
На́товп (*під час ДТП*) 436
Натрено́ваність (водія) 436
Націона́льна полі́ція Украї́ни (полі́ція) 436
Небезпе́ка 436
«Небезпе́ка» 436
Небезпе́ка для ру́ху (*за визначенням ПДР*) 437
Небезпе́чна невідпові́дність (*щодо стану транспортного засобу за результатами проведення техні́чного контролю транспортного засобу*) 437
Небезпе́чна поді́я 437
Небезпе́чна ситуа́ція 437
«Небезпе́чне узбі́ччя» 437
Небезпе́чний ванта́ж 438
«Небезпе́чний поворо́т правору́ч», «Небезпе́чний поворо́т лівору́ч» 438
Небезпе́чний фа́ктор 439
Небезпе́чний чи́нник 439
Небезпе́чні вантажі́ 439
Небезпе́чні речови́ни 439
Невідкла́дна допомо́га (*мед.*) 440
Невідкла́дний ста́н люди́ни (*мед.*) 440
Недоста́тність кровообі́гу (*мед.*) 440
Недоста́тня ви́димість (*за визначенням ПДР*) 440
Незначна́ невідпові́дність (*щодо стану транспортного засобу за результатами проведення техні́чного контролю транспортного засобу*) 440
Некро́з (*мед.*) 440
Неподі́льний ванта́ж (*за визначенням ПДР*) 441
Непритомність (*мед.*) 441
Нервова́ систе́ма (*псих.*) 441
Нерегуля́рні пасажи́рські перевезення 442
Нерезиде́нти (*за визначенням Податкового кодексу Украї́ни*) 442
«Нері́вна доро́га» 442
Неува́жність (учасника дорожнього руху) (*псих.*) 443
Нефри́т (*мед.*) 443
Нефро́з (*мед.*) 443
«Низьколіта́ючі літаки́» 443
Низькошвидкісни́й легки́й електри́чний тра́нспортний за́сіб 443
Нічни́й час (у професії водія) 444
«Но́мер і на́прямок маршру́ту (доро́ги)» 444
«Но́мер маршру́ту (доро́ги)» 444
Номерни́й знак 444
Но́рма (*юрид.*) 445

## О

Обгі́н 445
Обгі́н (*за визначенням ПДР*) 448
«Обгі́н ванта́жним автомобі́лям забороне́но» 448
«Обгі́н забороне́но» 449
Об'є́кт підви́щеної небезпе́ки 449
Об'є́м циркулю́ючої кро́ві (*мед.*) 449
«Об'ї́зд перешко́ди з пра́вого бо́ку», «Об'ї́зд перешко́ди з лі́вого бо́ку», «Об'ї́зд перешко́ди з пра́вого а́бо лі́вого бо́ку» 449
О́блік (*стосовно безпеки дорожнього руху*) 450
Обме́жена оглядо́вість (*за визначенням ПДР*) 450
«Обме́ження максима́льної шви́дкості» 450
«Обме́ження максима́льної шви́дкості на рі́зних сму́гах ру́ху» 451
«Обме́ження мініма́льної шви́дкості» 452
Обме́ження пересува́ння осо́би чи тра́нспортного за́собу а́бо факти́чного володі́ння рі́ччю (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) 452
«Обме́ження по температу́рі» 453
«Обме́ження трива́лості стоя́нки» 453
Обмі́нне переliва́ння кро́ві (*мед.*) 453
Обморо́ження (*мед.*) 453
Оборо́тний рейс 454
О́бсяг перева́зень (*вантажу*) 454
Оглядо́вість (*за визначенням ПДР*) 454
Оде́ржувач небезпе́чного вантажу́ 454

«Одноколі́йна залізни́ця» . . . 454
Односторо́нній рух . . . 454
«Ожеле́диця» . . . 455
Ожирі́ння (водія́) (*мед.*) . . . 456
Озна́ки алкого́льного сп'яні́ння (*мед.*) . . . 456
Озна́ки наркоти́чного чи і́ншого сп'яні́ння а́бо перебува́ння під впли́вом лі́карських препара́тів, що зни́жують ува́гу та шви́дкість реа́кції (*мед.*) . . . 456
Операти́вні тра́нспортні за́соби (*поліц.*) . . . 457
Опера́ція (*мед.*) . . . 457
Опи́тування осо́би (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 457
О́пік (*мед.*) . . . 457
О́пік електри́чний (*мед.*) . . . 457
О́пік променево́ий (світлови́й) (*мед.*) . . . 457
О́пік со́нячний (*мед.*) . . . 458
О́пік термі́чний (*мед.*) . . . 458
О́пік хімі́чний (*мед.*) . . . 458
Оптима́льності при́нцип (*мед.*) . . . 458
О́ргани вну́трішніх спра́в України (ОВС) . . . 458
О́ргани чуття́ (*анат.*) . . . 458
Організа́ція осві́тнього проце́су (*з підготовки водіїв*) . . . 459
Організ́м люди́ни (*анат.*) . . . 459
Ортостати́чний колапс (*мед.*) . . . 459
Оса́нка (поста́ва) (водія, пасажира, пішохода) (*анат.*) . . . 459
Осві́тній (педагогі́чний, навча́льно-виховни́й) проце́с (*підготовки водіїв*) . . . 460
Осві́тній проце́с у ЗВО МВС України (*з підготовки курсантів, студентів, слухачів*) . . . 460
Осми́слення навча́льного матері́алу (*кандидатами у водії*) . . . 460
Осо́ба, осо́бистість (*як учасник дорожнього руху*) . . . 461
Осо́ба, яка́ ру́хається в кріслі колі́сному (*за визначенням ПДР*) . . . 462
Осо́би, відповіда́льність яки́х застрахо́вана (*страхування*) . . . 462
«Осо́би з інвалі́дністю» . . . 462
Осо́би, які́ зобов'я́зані надава́ти домеди́чну допомо́гу люди́ні у невідкла́дному ста́ні . . . 463
«Острове́ць безпе́ки» . . . 463
Острове́ць безпе́ки (*за визначенням ПДР*) . . . 464
Оти́т (*мед.*) . . . 464
Отру́єння (*мед.*) . . . 465
Отру́та . . . 465

## П

«Па́горб» . . . 465
«Паді́ння ками́ння» . . . 466
Пакетува́ння . . . 467
Па́ливна економі́чність тра́нспортного за́собу . . . 467
Па́мороки (*мед.*) . . . 467
Па́м'ять (*псих.*) . . . 467
Па́м'ять емоці́йна (водія́) (*псих.*) . . . 468
Па́м'ять мото́рна (водія́) (*псих.*) . . . 469
Па́м'ять о́бразна (водія́) (*псих.*) . . . 469
Па́м'ять операти́вна (водія́) (*псих.*) . . . 469
Па́м'ять слове́сно-логі́чна (водія́) (*псих.*) . . . 470
Па́м'ять слухова́ (водія́) (*псих.*) . . . 470
Па́ніка (під час ДТП, аварійної ситуації) (*псих.*) . . . 471
Парамедик . . . 471
Пара́метри комфо́ртності авто́буса . . . 471
Пара́метри ма́си автомобі́ля . . . 471
Пасажи́р . . . 472
Пасажи́р (*за визначенням ПДР*) . . . 472
Пасажиромі́сткість . . . 472
Пасажиропото́к . . . 472
Пасажи́рські перевезе́ння . . . 472
Па́спорт маршру́ту . . . 472
Па́спорт стоя́нки та́ксі . . . 472
Первинна хірургі́чна обро́бка (ПХО) ра́ни (*мед.*) . . . 472
Первинний о́гляд (*мед.*) . . . 472
Перева́га (в русі) (*за визначенням ПДР*) . . . 472
«Перева́га зу́стрічного ру́ху» . . . 472
«Перева́га пе́ред зу́стрічним ру́хом» . . . 473
Перева́жне пра́во (перева́га в ру́сі) . . . 474
Перевантаженість, перевантаження (водія́) (*психол.*) . . . 474
Перевезе́ння вантажі́в . . . 474
Перевезе́ння люде́й . . . 476
Перевезе́ння небезпе́чних вантажі́в . . . 479

Перевéзення організóваних груп дітéй (*за визначенням ПДР*) . . . 479
Перевéзення пасажи́рів в експре́сному режи́мі ру́ху . . . 479
Перевéзення пасажи́рів легкови́м автомобі́лем на замо́влення . . . 479
Перевéзення пасажи́рів у звича́йному режи́мі ру́ху . . . 479
Перевéзення пасажи́рів у режи́мі маршру́тного такс і . . . 479
Перевíзник . . . 480
Перевíзник небезпе́чного вантажу́ . . . 480
Перевíрка докуме́нтів осо́би (*юрид.*) . . . 480
Перевíрка техні́чного ста́ну тра́нспортного за́собу . . . 480
Перев'я́зка (*мед.*) . . . 480
«Перегíн худо́би» . . . 480
Перегрівáння (учасника дорожнього руху) (*мед.*) . . . 481
Переíзд для велосипеди́стів . . . 481
Переíзна сигналіза́ція (*залізнич.*) . . . 481
Перекида́ння автомобíля . . . 481
Перекона́ння (уча́сника доро́жнього ру́ху) (*психол.*) . . . 483
Перелік медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами:
– група I – водії транспортних засобів категорій A1, A, B1, B, BE . . . 483
– група II – водії транспортних засобів категорій C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE, T . . . 486
Перело́м (*мед.*) . . . 488
Перено́с на́вичок (*пед.*) . . . 488
Переохоло́дження (*мед.*) . . . 489
Перепідгото́вка водíїв . . . 489
Пересувни́й пункт габари́тно-вагово́го контро́лю . . . 489
Перетрено́ваність (водія́) . . . 489
Перехре́стя . . . 490
Перехре́стя (*за визначенням ПДР*) . . . 493
«Перехре́щення з другоря́дною доро́гою» . . . 493
«Перехре́щення з ру́хом по ко́лу» . . . 494
«Перехре́щення з трамва́йною лíнією» . . . 494
«Перехре́щення рівнозна́чних доріг» . . . 494
Перешко́да для ру́ху (*за визначенням ПДР*) . . . 495
Перика́рд (*мед.*) . . . 495
Перора́льно (*мед.*) . . . 495
Пе́рший на мíсці подíї (*мед.*) . . . 495
Пи́льність, ува́жність (*водія, íншого уча́сника доро́жнього ру́ху*) . . . 495
Пильнува́ння (*психол.*) . . . 495
«Питна́ вода́» . . . 495
Підви́щення кваліфіка́ції водíїв . . . 496
Підгото́вка водíїв . . . 496
Підгото́вленість (водія́) . . . 496
Підгото́вчо-заключни́й період (*у робо́ті водія́*) . . . 496
Піддо́н (*вантажн.*) . . . 496
«Підзе́мний пішохíдний перехíд» . . . 496
Підро́зділ адміністрати́вної пра́ктики (*юрид.*) . . . 497
Підро́зділ полíції (*юрид.*) . . . 497
Пíднятий назе́мний пішохíдний перехíд (пíднятий пішохíдний перехíд) . . . 497
Пішохíд . . . 498
Пішохíд (*за визначенням ПДР*) . . . 498
Пішохíдна доріжка . . . 498
Пішохíдна доріжка (*за визначенням ПДР*) . . . 499
«Пішохíдна доріжка» . . . 499
«Пішохíдна зо́на» . . . 499
Пішохíдна зо́на тротуа́ру . . . 499
Пішохíдний перехíд . . . 500
Пішохíдний перехíд (*за визначенням ПДР*) . . . 500
«Пішохíдний перехíд» (інформаційно-вказівни́й знак) . . . 501
«Пішохíдний перехíд» (попере́джувальний знак) . . . 501
«Пішохо́ди з пору́шенням зо́ру» . . . 502
«Пла́тна доро́га» . . . 503
«Пла́тні по́слуги» . . . 503
«Пляж а́бо басе́йн» . . . 503
Пля́ма (*мед.*) . . . 504
Пневмоні́я (*мед.*) . . . 504
Пневмото́ракс (*мед.*) . . . 504
Пневмото́ракс відкри́тий (*мед.*) . . . 504
Пневмото́ракс закри́тий (*мед.*) . . . 504
Пневмото́ракс кла́панний напру́жений (*мед.*) . . . 504

Поведі́нка (учасника доро́жнього ру́ху) . . . 505
Поверхне́ва перевір́ка (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 505
По́вна ма́са (тра́нспортного за́собу) . . . 506
«Поворо́т лів́оруч забороне́но» . . . 507
«Поворо́т прав́оруч забороне́но» . . . 507
Повто́рне вимі́рювання і зва́жування (тра́нспортного за́собу) . . . 508
Повто́рність правопору́шення (*юрид.*) . . . 508
Пов'я́зка (*мед.*) . . . 508
Пого́дження маршру́ту великовагови́х та великогабари́тних тра́нспортних за́собів . . . 508
Пого́дження маршру́ту ру́ху тра́нспортних за́собів під час доро́жнього перева́зження небезпе́чних вантажі́в . . . 509
«Пода́чу звукового сигна́лу забороне́но» . . . 509
Подола́ння кана́в і рові́в (бе́зпечні умови́ експлуата́ції тра́нспортного за́собу) . . . 509
Подра́знюючі речови́ни (*мед.*) . . . 510
Поже́жа . . . 510
Поже́жна безпе́ка . . . 510
Позашта́тні водії́ (*поліц.*) . . . 510
Позна́чення смуг ру́ху . . . 511
По́їзд . . . 511
Пока́жчик ві́дстаней (підтве́рдження маршру́ту) . . . 511
«Пока́жчик на́прямків» . . . 511
«Пока́жчик на́прямків і ві́дстані до аварі́йних ви́ходів» . . . 513
«Пока́жчик на́прямку» . . . 513
«Пока́жчик на́прямку і ві́дстані до аварі́йного ви́ходу» . . . 514
Поліце́йський (*юрид.*) . . . 515
Поліце́йський за́хід (*юрид.*) . . . 515
Поліце́йські за́ходи при́мусу (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 516
Попере́джувальні зна́ки . . . 517
Попере́джувальні сигна́ли . . . 517
Попере́дній ана́ліз небезпе́к . . . 519
«Попере́дній пока́жчик на́прямків» . . . 520
«Попере́дній пока́жчик на́прямку» . . . 521
Попере́дній про́даж квитків . . . 522
Пора́нення (*мед.*) . . . 522
«Поро́мна перепра́ва» . . . 522
Поря́док застосува́ння поліце́йських за́ходів при́мусу (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 522
Посві́дчення водія́ . . . 523
По́слуга з перева́зження пасажи́рів чи вантажі́в . . . 527
Постражда́лі вна́слідок надзвича́йної ситуа́ції техноге́нного або́ приро́дного хара́ктеру . . . 527
Потерпі́лі . . . 527
Потерпі́лі (*стосовно страхування*) . . . 527
Пото́чний про́даж квитків . . . 527
Поту́жність двигуна́ (*ел.*) . . . 527
«Почато́к додатко́вої сму́ги ру́ху» . . . 527
«Почато́к контрольо́ваного прикордо́нного райо́ну» . . . 528
«Почато́к насе́леного пу́нкту» . . . 529
«Почато́к прикордо́нної сму́ги» . . . 529
Пошко́дження (*мед.*) . . . 530
Пошко́дження м'яки́х тканин ті́ла (*мед.*) . . . 530
Правець (*мед.*) . . . 530
Пра́вила доро́жнього ру́ху (*юрид., істор.*) . . . 530
Працівники́ полі́ції (*юрид.*) . . . 532
Превенти́вні поліце́йські за́ходи (*юрид.*) . . . 533
Предагона́льний стан (*мед.*) . . . 533
Прекардіа́льний уда́р (*мед.*) . . . 534
Прийма́ння вантажу́ . . . 534
Прилегла́ терито́рія (*за визначенням ПДР*) . . . 534
«Приляга́ння додатко́вої сму́ги ру́ху з пра́вого бо́ку» . . . 534
«Приляга́ння другоря́дної доро́ги» . . . 534
«Приляга́ння сму́ги для розго́ну тра́нспортних за́собів» . . . 535
При́нцип . . . 535
При́нцип «золото́ї годи́ни» (*мед.*) . . . 535
При́нципи надання́ домедичної допомо́ги . . . 536
При́нцип «пла́тинової півгоди́ни» (*мед.*) . . . 537
Приро́дне середо́вище . . . 538
При́чіп . . . 538
При́чіп (*за визначенням ПДР*) . . . 538
Пробле́ма . . . 538

Пробле́мна ситуа́ція . . . 538
Прогно́з (*мед.*) . . . 539
«Прої́зд без зупи́нки забороне́но» . . . 539
Прої́зд калю́ж і багни́стих діля́нок доро́ги (безпека дорожнього руху) . . . 540
Прої́зна части́на (доро́ги) . . . 541
Прої́зна части́на (*за визначенням ПДР*) . . . 541
Проми́ле . . . 541
Прони́кнення до житла́ чи і́ншого володі́ння осо́би (транспортного засобу) (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) . . . 541
Пропускна́ зда́тність сму́ги ру́ху . . . 542
Простра́ція (*психол.*) . . . 542
Протоко́л перевíрки техні́чного ста́ну тра́нспортного за́собу . . . 542
Профіла́ктика (ДТП, аварі́йності) . . . 542
Прохі́дність автомобі́ля . . . 542
Проце́с засво́єння зна́нь (*пед.*) . . . 543
Психі́чний ста́н (водія́) . . . 543
Психі́чні власти́вості особи (водія́) . . . 544
Психі́чні проце́си . . . 544
Психологі́чна сумі́сність (водіїв авто́бусів на авто́бусних маршру́тах протя́жністю по́над 500 км) . . . 544
Психоло́гія пра́ці (водія́) . . . 544
Пузи́р (*мед.*) . . . 545
Пу́льс (*мед.*) . . . 545
«Пункт довідко́вої слу́жби» . . . 545
«Пункт зупи́нки авто́буса», «Кіне́ць пу́нкту зу́пинки авто́буса» . . . 546
«Пункт зупи́нки трамва́я», «Кіне́ць пу́нкту зупи́нки трамва́я» . . . 546
«Пункт зупи́нки троле́йбуса», «Кінець пу́нкту зу́пинки троле́йбуса» . . . 547
«Пункт миття́ автомобі́лів» . . . 547
«Пункт пе́ршої меди́чної допомо́ги» . . . 547
Пу́нкт пості́йного базува́ння брига́ди е́кстреної (швидко́ї) меди́чної допомо́ги . . . 548
Пункт техні́чного контро́лю (ста́ну тра́нспортних за́собів) . . . 548
«Пункт техні́чного обслуго́вування» . . . 548
Пункт тимчасо́вого базува́ння брига́ди е́кстреної (швидко́ї) меди́чної допомо́ги . . . 548
Пу́стула, гноячо́к (*мед.*) . . . 548
Пухи́р (*мед.*) . . . 548
Пухире́ць (*мед.*) . . . 548

## Р

«Радіоста́нції, що передаю́ть інформа́цію про доро́жній рух» . . . 549
Ра́на (*мед.*) . . . 550
Реагува́ння на надзвича́йні ситуа́ції та ліквіда́ція їх на́слідків . . . 550
Реа́кція і ува́га водія́ (*психол.*) . . . 550
Реаніма́ція (*мед.*) . . . 551
Регульо́ваний залізни́чний переї́зд . . . 551
Регулюва́льник . . . 552
Регулюва́льник (*за визначенням ПДР*) . . . 553
Регулюва́ння доро́жнього ру́ху . . . 554
Регуля́рні пасажи́рські переве́зення . . . 554
Регуля́рні спеціа́льні пасажи́рські переве́зення . . . 554
Реєстра́ція і о́блік тра́нспортних за́собів . . . 554
Режи́м ру́ху застере́жний (*за результатами проведення технічного контролю транспортного засобу*) . . . 559
Резиде́нти (*за визначенням Податкового кодексу України*) . . . 559
Ре́йдова перевíрка (перевíрка на доро́зі) . . . 561
Ре́йковий тра́нспортний за́сіб (*за визначенням ПДР*) . . . 561
Рейс . . . 561
Рекла́ма . . . 561
Рекла́ма на тра́нспорті . . . 561
Рекла́мні за́соби . . . 561
Рекламода́вець . . . 561
«Рекомендо́вана шви́дкість» . . . 561
Реме́ні безпе́ки . . . 562
Репродукти́вна уя́ва (*психол.*) . . . 563
«Рестора́н а́бо їда́льня» . . . 563
Рефле́кс (*психол.*) . . . 564
Рефлекси́я . . . 564
Ри́зик . . . 564
Ри́си (водія́) . . . 564
Рі́вень надзвича́йної ситуа́ції . . . 564
Рішу́чість (учасника доро́жнього ру́ху) . . . 564
Робо́ча зміна . . . 565
Робо́че мі́сце водія́ . . . 565
Робо́чий час водія́ . . . 565
«Робо́чі дні» . . . 568

«Розвідни́й міст» . . . 568
«Розворо́т забороне́но» . . . 569
Розгу́бленість (учасника дорожнього руху) . . . 569
Розділювальна сму́га (*за визначенням ПДР*) . . . 569
Роздратува́ння, роздрато́ваність (водія́) . . . 570
Ро́зклад ру́ху . . . 570
Розпізнава́льні зна́ки:
– «Автопо́їзд» . . . 570
– «Водій з інвалі́дністю» . . . 570
– «Глухи́й водій» . . . 570
– «Ді́ти» . . . 571
– «Довгомі́рний тра́нспортний за́сіб» . . . 571
– Знак аварі́йної зупи́нки . . . 571
– «Знак небезпе́ки» . . . 571
– «Інформаці́йна табли́ця небезпе́чного вантажу́» . . . 572
– «Коло́на» . . . 572
– «Лі́кар» . . . 572
– «Навча́льний тра́нспортний за́сіб» . . . 572
– «Негабари́тний ванта́ж» . . . 573
– «Обме́ження максима́льної шви́дкості» . . . 573
– Прапорці або щитки розміром 200 х 200 мм . . . 573
– «Розпізнава́льний автомобі́льний знак Украї́ни» . . . 573
– «Розпізнава́льний знак тра́нспортного за́собу» . . . 574
– «Таксі» . . . 574
– «Шипи́» . . . 574
Розповсю́джувач рекла́ми . . . 575
Розри́в (*мед.*) . . . 575
Розсі́ювач сигна́лу світлофо́ра . . . 575
Розташува́ння тра́нспортних за́собів на доро́зі . . . 575
Розтя́гування (*мед.*) . . . 576
Розумо́ва вто́ма (водія́) . . . 577
Розумо́ва працезда́тність (водія́) . . . 577
Розумо́ві дії (водія́) . . . 577
Ро́зчин аміа́ку (*мед.*) . . . 579
Ро́зчин брильянтового зеле́ного (*мед.*) . . . 580
Ро́зчин метиле́нового си́нього (*мед.*) . . . 580
Ро́зчин пе́рекису во́дню (*мед.*) . . . 580
Ро́зчин Рі́нгера (*мед.*) . . . 580
Рту́ті дихлори́д (сулема́) (*мед.*) . . . 580
Рубе́ць (*мед.*) . . . 580
Рульове́ керува́ння (*техн.*) . . . 580
«Рух ванта́жних автомобі́лів забороне́но» . . . 581
Рух ґрунтови́ми доро́гами (безпе́чне керува́ння) . . . 582
«Рух гужови́х возі́в (сане́й) забороне́но» . . . 582
Рух діля́нкою доро́ги з грузьки́м ґру́нтом (ріллею) (безпе́чне керува́ння) . . . 583
Рух доро́гами, які́ ма́ють нерівності пове́рхні (напли́ви), я́ми та вибо́їни (безпе́чне керува́ння) . . . 583
Рух доро́гою за наявності на ній ко́лії (безпе́чне керува́ння) . . . 584
Рух заболо́ченою місце́вістю (безпе́чне керува́ння) . . . 584
«Рух забороне́но» . . . 585
«Рух зазна́чених тра́нспортних за́собів забороне́но» (дорожній знак 3.44) . . . 585
«Рух зазна́чених тра́нспортних за́собів забороне́но» (дорожній знак 3.45) . . . 586
«Рух з причі́пом забороне́но» . . . 587
«Рух з ручни́ми візка́ми забороне́но» . . . 587
«Рух із застосува́нням ланцюгі́в про́ти ко́взання» . . . 588
«Рух легкови́х автомобі́лів» . . . 588
«Рух механі́чних тра́нспортних за́собів забороне́но» . . . 589
«Рух мотоци́клів забороне́но» . . . 589
«Рух на велосипе́дах забороне́но» . . . 589
«Рух на мопе́дах забороне́но» . . . 590
«Рух пішохо́дів забороне́но» . . . 591
Рух піща́ними діля́нками доро́ги (безпе́чне водіння) . . . 591
«Рух пря́мо», «Рух право́руч», «Рух лiво́руч», «Рух пря́мо а́бо право́руч», «Рух пря́мо а́бо лiво́руч», «Рух право́руч а́бо лiво́руч» . . . 592
Рух розмо́клою а́бо покри́тою ша́ром бру́ду ґрунтово́ю доро́гою (безпе́чне керува́ння) . . . 593
«Рух тракторі́в забороне́но» . . . 596
«Рух тра́нспортних за́собів без дотри́мання диста́нції … м, забороне́но» . . . 596

«Рух тра́нспортних за́собів, висота́ яки́х переви́щує … м, забороне́но» 596
«Рух тра́нспортних за́собів, довжина́ яки́х переви́щує … м, забороне́но» 597
«Рух тра́нспортних за́собів, ма́са яки́х переви́щує … т, забороне́но» 597
«Рух тра́нспортних за́собів, навантаже́ння на вісь яки́х переви́щує … т, забороне́но» 597
«Рух тра́нспортних за́собів, ширина́ яки́х переви́щує … м, забороне́но» 598
«Рух тра́нспортних за́собів, що переве́зять вибухо́ві та легкозайми́сті вантажі́, забороне́но» 598
«Рух тра́нспортних за́собів, що переве́зять небезпе́чні вантажі́, забороне́но» 599
«Рух тра́нспортних за́собів, що переве́зять речови́ни, які́ забру́днюють во́ду, забороне́но» 600
Рух у гірськи́х умо́вах (безпе́чне керува́ння) 602
Ручна́ покла́жа 604
Рятува́льник 604
Рятува́льні та і́нші невідкла́дні робо́ти 604

## C

C’ABC-алгори́тм (*мед.*) 604
Сальмонельо́з (*мед.*) 604
Самовлада́ння (ви́тримка) (водія́) 605
Самовпе́вненість (уча́сника доро́жнього ру́ху) 605
Самоконтро́ль (водія́, і́ншого уча́сника доро́жнього ру́ху) 605
Самонавіювання (автосуге́стія) (водія́) 606
Самоосві́та (водія́) 606
Самооці́нка (уча́сника доро́жнього ру́ху) 606
Самопочуття́ (водія́) 607
Самоспостере́ження (уча́сника доро́жнього ру́ху) 607
Самості́йність (водія́) 607
Сангві́нік (*психол.*) 607
Свідо́ма поведі́нка (водія́) 607
Свідо́мі дії (уча́сника доро́жнього ру́ху) 607
Світлоповерта́льний ефе́кт 608
Світлофі́льтр сигна́лу світлофо́ра 608
Світлофо́р 608
Світлофо́рна сигналіза́ція (*залізнич.*) 612
«Світлофо́рне регулюва́ння» 612
Се́псис (*мед.*) 612
Се́рвісна кни́жка (*техн.*) 613
Серйо́зність небезпе́ки 613
Серце́вий на́пад (*мед.*) 613
Симпто́м (*мед.*) 613
Синдро́м (*мед.*) 613
Синкопа́льний стан (*мед.*) 614
Синуси́т (*мед.*) 614
Си́нусовий ритм (*мед.*) 614
Систе́ма 614
Систе́ма е́кстреної меди́чної допомо́ги 614
Систолі́чний артеріа́льний ти́ск (*мед.*) 614
Сі́дельний тяга́ч 614
Сільськогоспо́дарська те́хніка (*за визначенням ПДР*) 614
Ска́з (*мед.*) 615
Скле́ра (*мед.*) 615
Сколіо́з (*мед.*) 615
Слабозо́рість (уча́сника доро́жнього ру́ху) (*мед.*) 615
«Слизька́ доро́га» 617
СЛМС-систе́ма (*абрев.*) 617
СЛР (*абрев., мед.*) 618
Слух (для уча́сника доро́жнього ру́ху) (*мед.*) 618
Сму́га безпе́ки 619
Сму́га для ру́ху маршру́тних тра́нспортних за́собів 619
Сму́га ру́ху 619
«Сму́га ру́ху» 620
Сму́га ру́ху (*за визначенням ПДР*) 620
Со́нячний уда́р (*мед.*) 620
Соціа́льна рекла́ма (порядок розміщення на придорожніх біг-бордах) 620
Спа́лини (технічний контроль транспортного засобу) 620
Спеціалізо́ваний автомобі́ль 621
Спеціалізо́ваний санита́рний тра́нспорт 621
Спеціа́льний автомобі́ль 621
Спеціа́льний звукови́й сигна́льний при́стрій 621
Спеціа́льний світлови́й сигна́льний при́стрій 621

Спеціа́льні констру́кції (стосовно розміщення реклами) . . . 621
Спирт ети́ловий (*мед.*) . . . 621
Спирто́вий ро́зчин йо́ду (*мед.*) . . . 622
Споживачі́ рекла́ми . . . 622
«Спо́сіб поста́влення тра́нспортних за́собів на стоя́нку» . . . 622
Спо́соби викона́ння поворо́тів (*в'їзду і ви́їзду з воріт*) . . . 622
Спо́соби гальмува́ння (*за сту́пенем інтенси́вності*) . . . 624
Срібла нітра́т (*мед.*) . . . 625
Ста́лий орієнти́р (*при склада́нні схе́ми ДТП*) . . . 626
Станда́рт меди́чної допомо́ги . . . 626
Ста́нція заря́дки електромобі́лів (електрозаря́дна ста́нція) . . . 626
Стаціона́рний пункт габари́тно-вагово́го контро́лю . . . 626
Створ доро́жнього зна́ка, створ зна́ка . . . 627
Стенокарді́я (*мед.*) . . . 627
Стери́льність (*мед.*) . . . 627
Стихі́йне ли́хо . . . 627
Сті́йкість автомобі́ля . . . 628
Стоя́нка . . . 628
Стоя́нка (*за визначенням ПДР*) . . . 631
«Стоя́нка з непрацю́ючим двигуно́м» . . . 631
«Стоя́нку забороне́но» . . . 631
Страхова́ оці́нка ро́зміру шко́ди . . . 631
Страхови́й сертифіка́т «Зеле́на ка́ртка» . . . 631
Страховики́ . . . 632
Страхува́льники . . . 632
Стрес (водія́, пасажи́ра, і́ншого учасника доро́жнього ру́ху) (*психол.*) . . . 632
Стробоскопі́чний ефе́кт . . . 632
«Строк застосува́ння де́нних ходови́х вогні́в (бли́жнього сві́тла фар)» . . . 632
Струм електри́чний . . . 633
Струм поро́гово відчу́тний . . . 633
Струм поро́гово невідпуска́ючий . . . 633
Струм поро́гово фібриляці́йний . . . 633
Суб'є́кт переве́зення небезпе́чних вантажі́в . . . 634
«Суботні, неді́льні та святко́ві дні» . . . 634
Суди́нна недоста́тність (*мед.*) . . . 634
«Сумі́жні пішохі́дний перехі́д та велосипе́дний переї́зд» . . . 634
Сумлі́нність (водія́, і́ншого учасника доро́жнього ру́ху) . . . 634
Суха́ ма́са автомобі́ля . . . 635
Схе́ма маршру́ту . . . 635
Схе́ма мі́сця доро́жньо-тра́нспортної приго́ди . . . 635
«Схе́ма об'ї́зду» . . . 635
«Схе́ма ру́ху» . . . 635

## T

Табли́чки до доро́жніх зна́ків . . . 636
Таксі́ . . . 636
Таксо́метр . . . 636
Тало́н встано́вленого зразка́ (*мед.*, *заст.*) . . . 636
Тало́н попере́дження до водійського посві́дчення (тало́н попере́дження до посві́дче́ння трактори́ста-машині́ста, тало́н до посві́дчення водія́) (*заст.*) . . . 637
Тампо́н (*мед.*) . . . 638
Тампона́да (*мед.*) . . . 638
Танатоло́гія (*мед.*) . . . 639
Танатофо́бія (*психол.*) . . . 639
Та́ра . . . 639
Тахікарді́я (*мед.*) . . . 639
Тахікарді́я си́нусова (*мед.*) . . . 639
Тахіпно́е (*мед.*) . . . 639
Тахо́граф . . . 639
«Телефо́н» . . . 639
«Телефо́н для ви́клику аварі́йної слу́жби» . . . 640
Те́мна пора́ доби́ (*за визначенням ПДР*) . . . 640
Темпера́мент (*психол.*) . . . 641
Тепловий уда́р (*мед.*) . . . 641
Терапі́я (*мед.*) . . . 641
Термі́нальний стан (*мед.*) . . . 641
Терморегуля́ція (*мед.*) . . . 641
Техні́чне обслуго́вування . . . 642
Техні́чний па́спорт (*заст.*) . . . 643
Техноге́нна безпе́ка . . . 643
Техноге́нне середо́вище (матеріально-культурне середовище, техносфера) . . . 643
Техносфе́ра . . . 644
Ти́ждень (для характери́стики (обліку) трива́лості робо́ти водія́) . . . 644
Тип світлофо́ра . . . 644
Ти́пи нервово́ї систе́ми, ти́пи ви́щої нервово́ї діяльності (*психол.*) . . . 644

Това́рно-тра́нспортна документа́ція 644
Това́рно-тра́нспортна накладна́ 644
Токсеми́я (*мед.*) 645
Токсико́з (*мед.*) 645
Токсиколо́гія (*мед.*) 645
Токсикома́нія (*мед.*) 645
Токси́ни 645
Токси́чний 645
Токси́чні речовини 645
Токси́чність 646
Толера́нтність (*мед.*) 646
То́ракс (*мед.*) 646
То́чний габари́тно-вагови́й контро́ль 646
Тра́вма (*мед.*) 646
Травмати́зм 646
Травмати́чний шок (*мед.*) 646
Травматоло́гія 647
Травмо́вані осо́би (в ДТП) 647
Травмува́ння (*мед.*) 647
Травму́ючий фа́ктор (зовнішній агент) 647
Трамва́й 647
Трамва́йна ко́лія (*за визначенням ПДР*) 648
Транквіліза́тори (*мед.*) 648
Трансмі́сія 648
Трансплента́ція (*мед.*) 648
Тра́нспортна одини́ця 649
Тра́нспортна по́слуга 649
Тра́нспортний за́сіб 649
Тра́нспортний за́сіб
(*за визначенням ПДР*) 649
Тра́нспортний за́сіб зага́льного
призна́чення 649
Тра́нспортний за́сіб спеціалізо́ваного
призна́чення 649
Тра́нспортний за́сіб спеціа́льного
призна́чення 649
Тра́нспортний за́сіб,
що використо́вується з мето́ю
отри́мання прибу́тку 650
Тра́нспортні за́соби (стосовно
оснащення підрозділів поліції) 650
Тра́нспортні по́слуги 650
Тра́нспортно-експеди́торські по́слуги 650
Тра́нспорт реагува́ння 650
Трафаре́т 650
Трахеї́т (*мед.*) 651
Трахеото́мія (*мед.*) 651
Трахе́я (*мед.*) 651
Тре́мор (*мед.*) 651
Тренаже́р 651
Трено́ваність (водія́) 651
Тренува́ння (водія́) 651
Тре́ті краї́ни (автоперевезення) 652
Трив о́га, трив о́жність (водія́) (*психол.*) 652
Три́щини (*мед.*) 652
Троле́йбус (*техн.*) 652
Тромб (*мед.*) 652
Тромбоемболі́я (*мед.*) 652
Тромбо́з (*мед.*) 653
Тромболі́зис (*мед.*) 653
Тромбофлебі́т (*мед.*) 653
Тромбоци́ти (*мед.*) 653
Тротуа́р 653
Тротуа́р (*за визначенням ПДР*) 653
«Туале́т» 654
«Туне́ль» (зна́к се́рвісу) 654
«Туне́ль» (попере́джувальний знак) 654
«Тупи́к» 655
«Туристи́чна ба́за» 656
Турнике́т (*техн.*) 656
Тя́гові власти́вості автомобі́ля 656

## У

Ува́га (водія́) (*психол.*) 656
Удоскона́лене покриття́
(*за визначенням ПДР*) 657
Узага́льнення 657
Узбі́ччя (*за визначенням ПДР*) 657
Уміння (водія) (*пед.*) 658
Умо́вні рефле́кси (*мед.*, *психол.*, *пед.*) 658
Упе́вненість (водія́) 659
Уповнова́жені о́рган и Договірни́х
Сторі́н (*для міжнар. автоперевезень*) 659
Управлі́ння ри́зиком 659
Ураж а́ючий фа́ктор 659
Ургентний стан (*мед.*) 659
Уто́ма (*психол.*) 659
Уто́плення (*мед.*) 660
Учасник доро́жнього ру́ху
(*за визначенням ПДР*) 660
Учасники доро́жнього ру́ху 660
Уя́ва водія́ (*психол.*) 661
Уя́влення (водія́) (*психол.*) 661

## Ф

Фактичн а ма́са (*за визначенням ПДР*) 662

Факти́чна ма́са автопо́їзда (*за визначенням ПДР*) . . . 662
Фала́нги (*мед.*) . . . 662
Фантом (*техн.*) . . . 662
Фе́льдшерські, фе́льдшерсько-акуше́рські пу́нкти, сільські́ лі́карські амбулато́рії та дільни́чні лікарні . . . 663
Фізи́чна осо́ба . . . 663
Фізи́чний ро́звиток (водія́) . . . 663
Фізіоло́гія . . . 663
Флегма́тик (*психол.*) . . . 664
Фо́бія (учасника доро́жнього ру́ху) . . . 664
Фон доро́жніх зна́ків . . . 665
Фрустра́ція (*психол.*) . . . 665
Функціона́льна довгові́чність розмі́тки . . . 665
Функціона́льний стан (психофізіологі́чний) водія́ . . . 665

## Х

Хаба́р (*юрид.*) . . . 666
Харчова́ токсикоінфе́кція (*мед.*) . . . 666
Хво́рий на наркома́нію (наркома́н) (*мед.*) . . . 666
Хлорамі́н Б (*мед.*) . . . 666
Хлорети́л (*мед.*) . . . 666
Холе́ра (*мед.*) . . . 666
Холе́рик (*психол.*) . . . 667
Холоднокро́вність (водія́) (*психол.*) . . . 667
Хроні́чний (*мед.*) . . . 668

## Ц

Центра́льна міська́ лікарня . . . 668
Центра́льна нервова́ систе́ма . . . 668
Центра́льна райо́нна лікарня . . . 669
Цивільна відповіда́льність (водія́) (*юрид.*) . . . 669
Ціано́з (*мед.*) . . . 670
Ці́нний вантаж . . . 670
Цукро́вий діабе́т (цукрове́ сечовиснаження, цукрова́ хвороба) (*мед.*) . . . 670

## Ч

«Час дії» . . . 670
Частота́ дихальних рухів (ЧДР) (*мед.*) . . . 671
Частота́ серце́вих скоро́чень (ЧСС) (*мед.*) . . . 673
Черво́ні лінії (ву́лиць) (геодез.) . . . 673
Черевни́й тиф (*мед.*) . . . 673

## Ш

Шви́дкість заря́дки електромобі́ля (*ел.*) . . . 674
Шви́дкість ру́ху . . . 675
Ши́на . . . 677
«Шиномонта́ж» . . . 678
Шкідли́вий фа́ктор . . . 679
Шко́да (*юрид.*) . . . 679
Шлагба́ум (*техн.*) . . . 679
Шляхопро́від (*за визначенням ПДР*) . . . 680
ШО́Е (абрев. швидкість осідання еритроцитів) (*мед.*) . . . 680
Шок (*мед.*) . . . 680
Шок (учасника дорожнього руху внаслідок ДТП) (*мед.*) . . . 680
Шок анафілакти́чний (*мед.*) . . . 681
Шта́тні водії́ (стосо́вно підро́зділів поліції) . . . 681
Шту́чне ди́хання (*мед.*) . . . 681
Шум . . . 681

## Щ

Щоде́нний відпочи́нок (водія́) . . . 681
Щотижне́вий відпочи́нок (водія́) . . . 682

## Ю

Юна́цький вік (*психол.*) . . . 683
Юриди́чна осві́та . . . 683

## Я

Яду́ха (заду́ха, асфіксія) (*мед.*) . . . 684
Я́кісний ана́ліз небезпе́к . . . 684
Я́кість меди́чної допомо́ги . . . 684
Я́кості знань (ПДР, будови та експлуатації транспортних засобів тощо) (*пед.*) . . . 684
Я́кості люди́ни (водія́) (*психол.*) . . . 685
Ятроге́нія (*мед.*) . . . 685
Ячмі́нь о́ка (*мед.*) . . . 685

**Післямова** . . . 686
**Використана література** . . . 689

# ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

**абрев.** – абревіатура
**АБС** – антиблокувальна система гальмування автомобіля
**АЗС** – автозаправна станція
**анат.** – анатомічний
**англ.** – англійський
**архіт.** – архітектурний
**АСУ дорожнім рухом (АСУР)** – автоматизовані системи управління дорожнім рухом
**букв.** – буквально
**вантажн.** – вантажний
**ВООЗ** – Всесвітня організація охорони здоров'я
**геодез.** – геодезичний
**грец.** – грецький
**Гц** – одиниця вимірювання в системі SI частоти періодичних процесів (напр., звукових коливань, змінного ел. струму)
**дав.-гр.** – давньо-грецький
**дБ** – децибел (одиниця вимірювання гучності)
**ДВЗ** – двигун внутрішнього згорання
**ДОПНВ** – дорожнє перевезення небезпечних вантажів
**ДПСУ (ДПС)** – Державна прикордонна служба України
**ДСНС** – Державна служба України з надзвичайних ситуацій
**ДСТУ** – Державний стандарт України
**ДТП** – дорожньо-транспортна пригода
**ел.** – електричний
**ЕМД** – екстрена медична допомога
**залізнич.** – залізничний
**заст.** – застаріле слово, вираз (архаїзм)
**ЗВО** – заклад вищої освіти
**ЗУ** – Закон України
**істор.** – історичний
**ІХС** – ішемічна хвороба серця
**кВ** – кіловольт (в Міжнародній системі одиниць SI похідна одиниця вимірювання електрорушійної сили, електричної напруги (електричного потенціалу та різниці потенціалів)
**кВт** – кіловат (одинця вимірювання потужності)

**кгс/кв. см** – одиниця тиску в міжнародній системі одиниць МКГСС (кілограм-сила на кв. сантиметр)
**ККД** – коефіцієнт корисної дії
**ККУ** – Кримінальний кодекс України
**км** – кілометр
**КМУ** – Кабінет Міністрів України
**КСС** – коефіцієнт сили світла
**куб. м** – кубічний метр
**КУпАП** – Кодекс України про адміністративні правопорушення
**лат.** – латинський
**м** – метр
**мА** – міліампер (похідна величина одиниці вимірювання сили електричного струму в системі SI, яка дорівнює 1/1000 ампера)
**МВС** – Міністерство внутрішніх справ України
**мед.** – медичний
**млн** – мільйон
**мм** – міліметр
**МОЗУ (МОЗ)** – Міністерство охорони здоров'я України
**МОНУ (МОН)** – Міністерство освіти і науки України
**МПа** – мегапаскаль (похідна одиниця вимірювання тиску в системі SI)
**НДЕКЦ** – науково-дослідний експертно-криміналістичний центр
**НМДГ** – неоподаткований мінімум доходів громадян
**НПУ** – Національна поліція України
**об/хв** – оберти за хвилину
**ОГП** – охорона громадського порядку
**ООН** – Організація Об'єднаних Націй
**ПДР** – Правила дорожнього руху
**пед.** – педагогічний
**поліц.** – поліцейський
**психол.** – психологічний
**ПТНЗ** – професійно-технічний навчальний заклад
**р.** – рік
**рис.** – рисунок
**рр.** – роки
**СЛР** – серцево-легенева реанімація
**ст.** – стаття
**ст.** – століття (в залежності від контексту)
**СТО** – станція технічного обслуговування

**техн.** – технічний
**ТЗ** – транспортний засіб
**ТО** – технічне обслуговування
**ТСКУ** – телемеханічна система координованого управління дорожнім рухом
**ТСЦ МВС** – територіальний сервісний центр Міністерства внутрішніх справ України
**фр.** – французький
**ЦНС** – центральна нервова система людини
**ч.** – частина
**ЧДР** – частота дихальних рухів
**ЧСС** – частота серцевих скорочень
**ч.ч.** – частини
**юрид.** – юридичний

***Примітка*:**

– нумерація рисунків, фотографій, таблиць, схем тощо в кожній статті здійснюється окремо;

– уточнення галузі знань / контексту розглядуваного конкретного терміну / категорії зазначається скорочено курсивом у дужках поряд з ним;

– для правильного вживання термінології з галузі забезпечення БДР у підібраних словах поставлено наголоси;

– позначення на рисунках (в окремій колонці сторінки) нумерації дорожніх знаків та елементів дорожньої розмітки у відповідності до порядку їх розміщення у ПДР виконано синім кольором.

# ВСТУПНЕ СЛОВО ВІД АВТОРІВ

Наявність у того чи іншого відомства енциклопедичних та довідкових видань з різних галузей науки, сучасної техніки, професійної культури чи з комплексних напрямів економіки, в тому числі їх активне цільове використання спеціалістами окремої професії (спеціальності) у повсякденній трудовій діяльності є ознакою належного рівня кваліфікації кадрового особового складу організації (установи, закладу, підрозділу тощо), показником високої спеціальної фахової підготовки працівників, умовою для їх самоудосконалення та засобом формування особистісної готовності до грамотного виконання функціональних обов'язків, якісної й ефективної праці на благо суспільства. У закладах вищої освіти МВС України (*далі* – ЗВО МВС України) такі видання в першу чергу є науково-методичним забезпеченням освітнього процесу професійної підготовки здобувачів вищої освіти та сприятливим фактором у подальшому становленні молодих правоохоронців, набуття та удосконалення їх поліцейського досвіду у практичній правоохоронній діяльності.

Українські поліцейські територіальних підрозділів Національної поліції України (*далі* – НПУ) та науково-педагогічні працівники відомчих ЗВО зі специфічними умовами навчання МВС України за роки незалежності нашої країни зробили значний внесок у вітчизняний та світовий розвиток правової теорії і правоохоронної діяльності, окремі праці багатьох вітчизняних вчених дістали міжнародне визнання.

Варто зазначити, що сучасна мережа закладів освіти і науково-дослідних установ правоохоронного відомства в Україні у цілому є досить розвинутою і прогресивною, науковці поліцейського відомства розробляють та впроваджують у практичну діяльність поліції із забезпечення публічної безпеки новітні технології з багатьох напрямів наукових знань, котрі дають змогу ефективно боротися із сучасною злочинністю.

Разом з тим до останнього часу постійним складом ЗВО МВС України не створено власних (відомчих – *уточнено нами*)

енциклопедичних чи довідкових видань з Правил дорожнього руху (*далі* – ПДР), питань організації та забезпечення безпеки дорожнього руху (*далі* – БДР), вимагає удосконалення й сама педагогічна практика застосування словників та довідників в освітньому процесі при підготовці курсантів, студентів чи слухачів у зв'язку із необхідністю засвоєння значного обсягу характерної для правоохоронної діяльності складної та специфічної фахової інформації як відображення результатів багаторічної діяльності органів і підрозділів НПУ з охорони громадського порядку та в боротьбі із злочинністю (їх щоденного реагування на надзвичайні події, що виникають у насиченій життєдіяльності суспільства, зокрема, й в умовах запровадженого правового режиму воєнного стану), постійних інтенсивних динамічних змін якісного стану злочинності, появи нових видів злочинів, вчинюваних правопорушниками із використанням сучасних технологій та корисливого застосування результатів наукових досягнень.

Відсутність сучасних українських енциклопедичних чи довідкових видань у галузі Правил та БДР, недостатня кількість примірників та морально застаріла навчальна література (30–40-річної давності) у бібліотеках ЗВО МВС України з цього напрямку науково-методичного забезпечення освітнього процесу підготовки сучасних поліцейських робить малозрозумілою для масового читача навіть елементарну, відповідним чином систематизовану інформацію в умовах організованої комплексної підготовки правоохоронців (кандидатів у водіїв). Через деяку технічну складність і специфічність змісту усталеної термінології в сфері БДР, відсутність популярних доступних роз'яснень щодо чинних нововведень новітніх категорій та термінів з ПДР, запроваджених нових дорожніх знаків, елементів дорожньої розмітки тощо виникають такі утруднення, як:

1) складність правильного усвідомлення та засвоєння суб'єктами освітнього процесу визначеного обсягу знань з цієї професії, подальшого формування умінь та навичок щодо здійснення правильних (грамотних, а значить безпечних) дій водіїв в екстремальних умовах (тобто ускладнюється набуття визначеної компетенції учасника дорожнього руху чи працівників підрозділів патрульної поліції);

2) не в повному обсязі забезпечується отримання відомостей про специфіку діяльності та повноваження відповідних закладів, установ й організацій в сфері утримання автомобільних доріг, порядку реєстрації та експлуатації транспортних засобів, належного медичного забезпечення БДР, регулювання дорожнього руху – комунальних й державних установ (Міністерства охорони здоров'я України (*далі* – МОЗ), Територіальних сервісних центрів (*далі* – ТСЦ) МВС України, Державної служби автомобільних доріг, патрульної поліції та ін.) тощо;

3) недостатньо створюються сприятливі педагогічні (дидактичні) умови щодо належного усвідомлення та ґрунтовного засвоєння важливих актуальних змін чинного законодавства у сфері БДР, ознайомлення кандидатів у водії з напрацюваннями вчених (медиків, юристів, інженерів тощо) з питань удосконалення активного, пасивного, післяаварійного та екологічного компонентів транспортних засобів, автомобільних доріг, алгоритмів надання екстреної медичної допомоги (*далі* – ЕМД) потерпілим у ДТП тощо, а також стану їх (нововведень – *уточнено нами*) впровадження у практичну діяльність відповідних служб (підрозділів поліції, уповноважених органів), оновлення та комплектування підрозділів «швидкої допомоги» сучасними медичними засобами тощо;

4) ускладнено порядок доведення важливості та обґрунтування соціального значення від безпосереднього впровадження сучасних різного роду розробок (технологій) щодо удосконалення регулювання дорожнього руху та нагляду за його безпекою у практичну правоохоронну діяльність – оснащення автодоріг засобами відео- та фотофіксації правопорушень, застосування поліцейських спецавтомобілів-«фантомів», автоматична реєстрація та оформлення вчинених правопорушень у сфері БДР тощо) як в Україні, так і в інших країнах світу;

5) забезпечення розвитку електромобілів та інфраструктури станцій зарядки електромобілів, інтенсивне використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, внесені зміни до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів не в повній мірі доводиться до

відома слухачів (поліцейських) як визначений пріоритет у формуванні державної політики у сфері сучасного автомобільного транспорту.

Деякі існуючі напрацювання ЗВО Міністерства освіти і науки України (*далі* – МОН України) та суб'єктів з надання освітніх послуг у сфері підготовки кандидатів у водії (автошколи, ТСОУ, НВК при ЗОШ тощо) не в повному обсязі відображують потреби й запити практичної діяльності підрозділів правоохоронної галузі (наприклад, патрульної поліції), недостатньо враховують специфіку оперативно-службової та службово-бойової діяльності поліцейських. Це в свою чергу викликає значні труднощі як для науково-педагогічних працівників профільних кафедр ЗВО МВС України, котрі забезпечують викладання навчальних дисциплін «Безпека дорожнього руху», «Оформлення ДТП», «Удосконалення навичок керування автомобілем», так і для здобувачів вищої освіти (курсантів, студентів, слухачів) при їх підготовці до занять внаслідок відсутності адаптованої спеціальної літератури з тематики Правил дорожнього руху та забезпечення БДР. Наприклад, замість використання загальноприйнятої в ПДР термінології викладачі чи здобувачі вищої освіти досить часто вдаються до вигадування та застосування власних термінів для позначення чи характеристики ситуацій на дорозі, підмінюють визначені конкретні терміни в сфері експлуатації транспортних засобів побутовими словами-синонімами, поверхнево (абстрактно, багатозначно) характеризують дії учасника дорожнього руху під час ДТП чи описують обставини місця події, недопустимо активно користуються широким спектром повсякденної лексики в освітньому процесі при описі алгоритму надання домедичної допомоги потерпілому, застосовують довільне тлумачення існуючих традиційних технічних, юридичних чи медичних категорій, чого не допускається в будь-якій науці.

Створенню цього видання енциклопедичного словника передувала значна пошукова та науково-дослідна робота з вивчення існуючих актуальних проблем в системі організації підготовки кандидатів у водії, здійснювався аналіз існуючих труднощів, з котрими часто зустрічаються правоохоронці територіальних органів та підрозділів Національної поліції України при забезпеченні БДР

і наданні ними домедичної допомоги потерпілим під час несення служби з охорони громадського порядку. Зокрема, нами враховано напрацювання багатьох вчених, освітян та правоохоронців-практичних працівників, котрі займалися вирішенням актуальних проблем в системі підготовки правоохоронців:

– осучасненням змісту та методики навчання кандидатів у водії, удосконаленням заходів безпеки при експлуатації транспортних засобів, запровадженням інноваційних педагогічних технологій навчання курсантів, студентів та слухачів щодо формування у них стійких навичок керування транспортними засобами в особливих умовах – М.І. Бандрівський, В.І. Ваганов, Т.С. Вайда, В.В. Волгін, П.М. Гладкий, В.О. Градусов, С.М. Гусаров, З.Д. Дерех, В.Ф. Душник, Ю.Є. Заворицький, В.М. Іванов, С.Л. Клейтман, В.І. Коноплянко, В.С. Лаврик, О.Л. Міленін, О.А. Назаркін, А.А. Пінт, Б.Л. Раціборинський, А.А. Ривкін, О.Й. Сайко, Е.С. Циганков, С.К. Шестопалов та ін.;

– навчанням навичок надання домедичної допомоги різних категорій слухачів – Т.С. Вайди, В.О. Криволапчука, І.М. Тодурова, М.Т. Бондарчука, А.В. Юрченка, О.В. Шаповалова (медична підготовка працівників міліції / поліції), В.Д. Шищука, В.А. Сміянова, К.А. Руднікової (засвоєння правил надання долікарської (домедичної) допомоги постраждалим внаслідок надзвичайних ситуацій), Т.С. Вайди, Ю.Й. Колчинського та Н.В. Колчинської (алгоритми надання долікарської (домедичної) допомоги потерпілим під час ДТП) тощо.

При підготовці видання автори опиралися на вимоги чинних нормативно-правових актів в галузі забезпечення БДР, нами критично проаналізовано попередні напрацювання з цієї тематики відомих колективів вчених та методистів-практиків під загальним керівництвом О.Л. Міленіна (З.Д. Дерех, В.Ф. Душник, Ю.Є. Заворицький, В.М. Зайченко, С.Г. Коломієць), О.Я. Фоменка (В.М. Краснопивцев, О.М. Ігнатов, Й.В. Штіфзон, С.Й. Березовський), В.М. Лозового (Б.Л. Раціборинський, О.Й. Сайко), П.М. Гладкого та В.С. Лаврика та ін., враховано їх здобутки при розробці пропонованого сучасного енциклопедичного словника. Заслуговує на увагу словник з правил та безпеки дорожнього руху, який розробили В.С. Лаврик та П.М. Гладкий (1981).

Разом з тим, у вищезазначених підручниках, посібника, коментарях, довідниках та словниках в галузі забезпечення БДР відсутній ґрунтовний систематизований категоріальний апарат, котрий би сприяв забезпеченню усвідомленого *комплексного підходу* у підготовці здобувачів вищої освіти (поліцейських) з врахуванням особливостей правоохоронної діяльності у цьому напрямі, зокрема, що стосується дій на місці події (припинення правопорушення), складання схем ДТП та оформлення відповідних процесуальних документів, порядку надання правоохоронцями домедичної допомоги потерпілим в умовах проведення оперативно-службових та службово-бойових заходів тощо – не розглядаються такі аспекти як застосування поліцейських заходів примусу щодо особи правопорушника, організація сортування травмованих потерпілих при масових травмах, не аналізуються можливості надання допомоги за відсутності табельних медичних засобів, проведення поверхневої перевірки, затримання транспортного засобу тощо.

У свою чергу при підготовці сучасного довідкового видання для здобувачів вищої освіти (поліцейських) автори використали значну кількість різноманітних літературних джерел та інтернет-ресурсів (йдеться, насамперед, про галузеві нормативно-правові акти, медичні довідники та педагогічні енциклопедії, тлумачні, орфографічні та філософські словники тощо). Також при укладанні книги істотно допомогло ознайомлення вчених із спеціальною літературою у галузі філософії, психології, фізики, хімії, кібернетики для різноаспектного доповнення окремих категорій з визначених розділів ПДР. Використано також матеріали підручників з автомобілебудування, дорожнього будівництва, медицини й педагогіки, монографічні праці з різних аспектів вирішення проблеми забезпечення БДР, нормативно-правові акти в сфері підготовки водіїв, організації їх професійної діяльності, охорони праці тощо.

Видання вітчизняного енциклопедичного словника для поліцейських та юристів з Правил та БДР має на меті, з одного боку, започаткувати систематичну наукову працю над вдосконаленням української термінології з цього напряму, сприяти її систематизації, збагаченню та приведенню у відповідність з категоріальним апаратом багатогалузевого чинного законодавства, котрий

є загальноприйнятим та усталеним в Україні, а з другого – запропонувати широкому загалу науковців, медиків, інженерів, науково-педагогічним та іншим працівникам ЗВО МВС України довідкове видання, у котрому власне й узагальнена та наведена досить повна інформація з теорії і практики підготовки водіїв, забезпечення безпеки дорожнього руху, дій поліцейських на місці події тощо.

Оскільки значна кількість соціально-правових явищ і закономірностей у сфері БДР мають міжгалузевий характер, то пропонований енциклопедичний словник певним чином зорієнтований і на спеціалістів суміжних галузей знань про людину – психології, філософії, соціології, права, правоохоронної діяльності, політології, освіти тощо. Масовий читач (і насамперед науково-педагогічні працівники профільних кафедр, на котрих викладаються такі навчальні дисципліни, як «Безпека дорожнього руху», «Оформлення ДТП», «Удосконалення навичок керування автомобілем», «Домедична підготовка», «Тактико-спеціальна підготовка», «Безпека життєдіяльності та охорона праці» тощо, керівники курсантських підрозділів ЗВО МВС України, здобувачі вищої освіти поліцейських вишів, слухачі центрів первинної професійної підготовки працівників поліції тощо), котрий цікавиться проблемами професійної підготовки водіїв і фахового становлення особистості правоохоронця, знайде в словнику відображення та розкриття різноманітних аспектів змістового матеріалу з проблем БДР, надання допомоги потерпілим у повсякденних і ускладнених дорожніх умовах, з питань комплексного забезпечення публічної безпеки (наприклад, з профілактики дорожнього травматизму чи надання ЕМД потерпілих під час ДТП).

Основний обсяг розробленого енциклопедичного словника для поліцейських / юристів становлять категорії (терміни та їх визначення) з Правил та безпеки дорожнього руху, а також технічного, медичного та юридичного забезпечення БДР. Також автори прагнули якомога повніше охопити галузеві поняття, які активно вживаються у сфері підготовки кандидатів у водії, під час надання екстреної медичної допомоги потерпілим в ДТП, а також які використовуються при оформленні вчинених учасниками дорожнього руху правопорушень чи у процесі удосконалення навичок

керування автомобілем. Якщо наведений іншомовний термін не має належного відповідника в українській мові, то вживається категорія, що найчастіше зустрічається у багатьох країнах світу.

Одночасно автори вважають за доцільне включити до довідникового видання крім термінів з Правил та БДР також і категорії з суміжних наук в частині опису будови, експлуатації транспортних засобів та технічних параметрів їх експлуатації, характеристики різноманітних психоемоційних станів учасників дорожнього руху та, зокрема, потерпілих осіб, а також типові дефініції лексичних одиниць, котрі широко застосовуються в організації освітнього процесу з підготовки кандидатів у водії з числа поліцейських (з психології, філософії, педагогіки, соціології, інформатики тощо). При цьому в статтях-дефініціях, котрі пояснюють зміст використовуваних термінів з інших галузей знань, розкривається в основному їх загальноприйняте значення цієї категорії в галузі БДР.

Автори енциклопедичного словника не ставили для себе цільове завдання у створенні вітчизняного нормативно-довідникового видання, в котрому дається єдино правильні означення й безапеляційні оцінки соціальних, медичних, технічних чи юридичних явищ і процесів, які виникають під час взаємодії учасників дорожнього руху; не використовують трактування відповідних категорій з точки зору лише однієї із низки існуючих галузевих концепцій і теорій; не застосовують типових (стандартних) підходів у поясненні алгоритмів дій слухачів автошколи при наявності значного різноманіття освітніх парадигм і педагогічних можливостей для забезпечення належної фахової підготовки поліцейських / кандидатів у водії.

У той же час читач має змогу самостійно обрати оптимальний спосіб роботи зі словником (провести вивчення чи здійснити індивідуальний добір категорій для їх правильного усвідомлення, компенсувати відсутній обсяг знань з правил та безпеки дорожнього руху шляхом їх додаткового опрацювання у повільному темпі тощо) з метою належного формування компетентностей сучасного водія (поліцейського) для безаварійного керування транспортним засобом на вулично-дорожній мережі, здійснення учасником дорожнього руху (правоохоронцем) ефективних заходів на місці

події (ДТП), при наданні рятувальником домедичної допомоги потерпілим, критичного оцінювання вітчизняного й зарубіжного досвіду в галузі організації дорожнього руху.

У сучасній науці, у тому числі в правоохоронній галузі щодо забезпечення БДР, деякі наукові поняття і категорії мають багато означень та характеристик, котрі не завжди узгоджуються між собою. Наукове тлумачення й оцінка різних термінів при підготовці фахівців-поліцейських в частині ефективного забезпечення знань і навичок правоохоронців щодо ефективних дій на місці події, при наданні ними домедичної допомоги потерпілим, врахування галузевих концептуальних вимог та теоретичних положень чинного законодавства здійснюються часто з різних позицій, нерідко – з діаметрально протилежних.

Разом з тим в пропонованій роботі автори не прагнули критично оцінювати чи залишати без уваги різні існуючі підходи та погляди вчених щодо використання сучасної термінології в галузі забезпечення БДР – своє завдання перш за все ми вбачаємо у тому, щоб об'єктивно викласти суть дібраних різногалузевих термінів, розкрити зміст цих категорій без упередженого (однозначного з точки зору автора) його аналізу. Що ж стосується читачів пропонованого видання, то вони самі зможуть критично визначити своє ставлення до цих підходів з врахуванням власного сформованого світосприйняття та набутого рівня професійної підготовки (самосвідомості).

Змістова частина енциклопедичного словника (вміщені в ньому означення термінів і статті із тлумаченням понять, котрі застосовуються при організації дорожнього руху та забезпеченні БДР) не повинні розглядатися як незаперечний аргумент у освітньо-науковій дискусії суб'єктів освітнього процесу. Варто пам'ятати, що існують й інші тлумачення деяких юридичних, медичних, технічних категорій в окремих вузькопрофільних спеціальностях (навчальних дисциплінах), у провідних закладах (наукових школах) застосовуються напрацьовані специфічні підходи до розгляду соціально-правових явищ, процесів чи при наданні рекомендацій щодо алгоритмів дій поліцейських (медиків бригади ЕМД, рятувальників ДСНС тощо) у складних аварійних ситуаціях на вулично-дорожній мережі, постійно здійснюється осучаснення

(заміна на більш прогресивні, доповнення новими в разі відсутності) норм чинного законодавства, засобів організації дорожнього руху, медичних засобів тощо – з врахуванням досягнень науково-технічного прогресу (наприклад, з розвитком науки і техніки запроваджуються нові дорожні знаки та дорожня розмітка, автоматизовані засоби фіксації правопорушень, використовуються більш ефективні лікувальні засоби, впроваджуються у практику ЕМД сучасні медичні технології для реанімації потерпілих, використання медзасобів знеболення тощо).

У пропонованому довідниковому виданні при ознайомленні читачів з дефініціями термінів, котрі широко застосовуються при описі алгоритмів дій учасників дорожнього руху та поліцейських щодо забезпечення БДР як компонента публічної безпеки, надання домедичної допомоги потерпілим, здійснюється опора на знання здобувачів вищої освіти, котрі здобули курсанти (студенти, слухачі) у закладах середньої освіти під час попереднього вивчення ними таких навчальних предметів як основи правознавства, біології та основ здоров'я (анатомії, біології та фізіології людини, санітарії та гігієни) чи інших базових природничих дисциплін (фізики, хімії, математики тощо). За нашими спостереженнями, пояснення чи засвоєння змістового матеріалу з цієї тематики становить для поліцейських та майбутніх правників-гуманітаріїв деякі утруднення, оскільки при аналізі складних аварійних ситуацій (ДТП) вимагається глибокого розуміння юристами (працівниками поліції) законів фізики, математики, хімії, біологічного механізму різних травм або ознак (синдромів) термінальних станів, втоми, засліплення тощо.

Варто зазначити, що останнім часом бібліотечні фонди ЗВО МВС України поповнюються підручниками, посібниками й іншими навчальними виданнями з БДР, долікарської (домедичної) допомоги, підготовленими вітчизняними авторами. Разом з тим залишається недостатнім рівень забезпеченості бібліотек саме довідковими, словниковими та енциклопедичними виданнями, котрі вкрай потрібні для ґрунтовного усвідомлення і належного засвоєння програмного матеріалу, ефективної організації освітнього процесу з підготовки здобувачів вищої освіти, повного та якісного навчання студентів (поліцейських, слухачів) правильним діям на

місці ДТП, надання ними екстреної медичної допомоги потерпілим, оформлення визначених процесуальних матеріалів тощо.

У другому виданні енциклопедичного словника з Правил та безпеки дорожнього руху достатньо широко та в доступній формі розкрито зміст основних термінів і понять, які вживаються не тільки в ПДР, а й у лекційних курсах споріднених навчальних дисциплін ЗВО МВС України – «Безпека дорожнього руху», «Оформлення ДТП», «Удосконалення навичок керування автомобілем», «Домедична допомога». Правильне розуміння змісту цих дефініцій допоможуть читачам краще зрозуміти суть лаконічно викладеного у підручниках та посібниках змісту навчального матеріалу щодо забезпечення публічної безпеки на вулично-дорожній мережі.

Звісно, вітчизняний енциклопедичний словник з Правил та безпеки дорожнього руху для водіїв та поліцейських не містить повного і всеохоплюючого переліку категорій (термінів), котрі використовуються при описі існуючих аварійних ситуацій (ДТП), способів надання домедичної допомоги потерпілим у всіх потенційно можливих й різних за природою надзвичайних ситуаціях на вулично-дорожній мережі або які можуть трапитися у житті людини (при її перебуванні в різних за походженням термінальних станах). Проте пропоноване довідкове видання дає змогу курсантам (студентам, слухачам) ЗВО МВС України в повному обсязі правильно усвідомити та характеризувати основні принципові підходи і характеристики організаційних заходів щодо забезпечення БДР, збереження життя і здоров'я потерпілого, грамотно описувати алгоритми оперативних дій поліцейських (рятувальників) на місці події у будь-яких екстремальних ситуаціях, у тому числі й в умовах здійснення поліцейськими оперативно-службових дій.

Автори тематичного словника для поліцейських, водіїв та інших учасників дорожнього руху ставили завдання підвищити ефективність організації освітнього процесу правоохоронців при засвоєнні курсантами / студентами / слухачами знань та вмінь із забезпечення БДР, порядку надання ними домедичної допомоги потерпілим завдяки усвідомленому сприйняттю правоохоронцями специфічної юридичної, технічної, медичної термінології, досягти належного рівня фахової підготовки працівників поліції

(юристів, водіїв), заповнити певні прогалини в їх знаннях, котрі (відсутність вузькопрофільних спеціалізованих знань – *уточнено нами*) існують у зв'язку із деякими об'єктивними обставинами: 1) нерозробленістю відповідної сучасної довідкової та навчально-методичної літератури для працівників поліції з різних галузей знань (технічних, медичних, юридичних тощо); 2) недостатньою укомплектованістю бібліотек ЗВО МВС України необхідною кількістю примірників сучасних видань для належного засвоєння правоохоронцями знань і навичок щодо організації та забезпечення БДР, надання домедичної допомоги потерпілим тощо; 3) неадаптованістю дидактичного матеріалу більшості універсальних видань з цього напрямку фахових знань до специфіки професійної підготовки поліцейських у ЗВО МВС України (перш за все їх зміст не відповідає відомчим вимогам Стандарту професійної (професійно-технічної) освіти з робітничої професії «поліцейський», програмі підготовки працівників поліції з БДР та «Перший на місці події», котрі (існуючі видання – *уточнено нами*) орієнтовані на широкий загал студентів / слухачів цивільних вишів без урахування особливостей їх спеціальності та існуючих специфічних небезпечних факторів в цих галузях економіки.

Автори енциклопедичного словника для водіїв та поліцейських вважають за необхідне підкреслити, що створення одним фахівцем такого видання є своєрідним актом сміливості щонайменше з двох причин: 1) насамперед, довідкове видання містить великий обсяг відомостей (причому не лише юридичних, технічних, медичних та ін.), знавцем яких одна людина бути не може; 2) при підготовці цього видання одним науково-педагогічним працівником при його максимальному прагненні до об'єктивності – важко уникнути певного відображення специфіки отриманої фахової освіти чи впливу наукових інтересів вченого при відборі матеріалу, викладі тексту дефініцій та тлумачення термінів для цільової аудиторії, а також їх можливого використання (з врахуванням власної точки зору й фахових симпатій автора) у багатьох суміжних сферах, що є дотичними до оперативно-службової діяльності поліцейського (діяльності бригад екстреної медицини та медицини катастроф; професійної діяльності водіїв, працівників ДСНС, керівного складу закладів охорони здоров'я тощо).

Книжкове видання розраховане на викладачів ЗВО МВС України, курсантів та студентів, на широкий загал учнів та вчителів загальноосвітніх закладів освіти (шкіл, ліцеїв, гімназій, професійно-технічних училищ, автошкіл, ТСОУ тощо), котрі здійснюють курсову підготовку кандидатів у водії, а також на осіб, які займаються самоосвітою в галузі БДР, медичних знань та самопідготовкою для отримання посвідчення водія, надання потерпілим елементарної домедичної допомоги тощо.

Усвідомлюючи неминучість у значному за обсягом енциклопедичному словникові з Правил та БДР огріхів різного характеру, автори-укладачі довідкового видання для водіїв та поліцейських заздалегідь просять вибачення у допитливих курсантів (студентів, слухачів) чи колег, котрі виявлять можливі неточності у викладеному матеріалі.

Будемо вдячними за можливі корисні і щирі критичні зауваження, а також конструктивні пропозиції щодо подальшого удосконалення змісту й структури одного з перших вітчизняних енциклопедичних словників для водіїв та поліцейських з Правил та забезпечення БДР в системі освітнього простору ЗВО МВС України. Довідкове видання орієнтоване на удосконалення освітнього процесу з підготовки правоохоронців для органів та підрозділів НПУ під час засвоєнні ними змісту відповідної тематики з ПДР, надання екстреної медицини потерпілим, підвищення якості надання сервісних послуг з охорони громадського порядку та забезпечення публічної безпеки у подальшій практичній діяльності працівників поліції на вулично-дорожній мережі.

***Відгуки та пропозиції щодо змісту та оформлення другого видання енциклопедичного словника можна надати авторам при безпосередньому спілкуванні чи направляти на адресу видавництва або Одеського державного університету внутрішніх справ.***

# ПЕРЕДМОВА

Транспорт є одним із важливих складових компонентів економіки нашої країни – його основним завданням завжди було повне і своєчасне задоволення потреб економіки народного господарства та населення у вантажних й пасажирських перевезеннях, підвищення ефективності і якості роботи транспортної системи. Тому Президентом України і її урядом проявляється постійна турбота не тільки про подальший розвиток самого автомобільного транспорту, а й про розширення мережі та покращення якості магістральних автомобільних доріг, забезпечення безпеки на транспорті. Разом з тим, враховуючи соціально-економічний розвиток України, поки що рівень її автомобілізації найнижчий у Європі – 250 автомобілів на 1000 осіб проти 600 в ЄС[1]. Дещо ця ситуація може покращитися після пільгового ввезення значної кількості транспортних засобів з Європи протягом останніх років.

У нашій країні багатьма суб'єктами владних повноважень на різних рівнях здійснюється знаний обсяг організаційно-управлінських заходів в напрямку підвищення безпеки дорожнього руху:

– удосконалюються технічні характеристики та ергономіка рухового складу за рахунок осучаснення автомобілів гібридними та електричними двигунами, що також позитивно впливає й на стан збереження навколишнього природного середовища;

– впроваджуються новітні технічні засоби регулювання та контролю за дорожнім рухом (стаціонарні дорожні відеокамери контролю швидкісного режиму, поліцейські спецавтомобілі-«фантоми», оформлення матеріалів ДТП в автоматичному режимі;

– проведено зміни у ПДР щодо удосконалення організації велосипедного та пішохідного руху, запроваджено нові дорожні знаки, особливо зміни торкнулися групи інформаційно-вказівних знаків (наприклад, назви населених пунктів, об'єктів та інших написів дублюються англійською мовою, з'явились нові знаки щодо позначення місця для стоянки, зупинки, морського

[1] Косар Д. Митники назвали найдорожчий автомобіль, який завезли за «нульовим розмитненням». https://mmr.net.ua/autoworld/news/179401 (дата звернення: 03.07.2026).

(річкового) порту чи вокзалу, радіостанцій, що передають інформацію про дорожній рух, платних доріг, зони габаритно-вагового контролю та ін.);

– впродовж попереднього періоду внаслідок реформування колишньої міліції було ліквідовано ДАІ МВС України, функції котрої щодо забезпечення публічної безпеки, в тому числі безпеки дорожнього руху закріплено за патрульною поліцією, а реєстрація транспортних засобів, приймання іспитів для отримання посвідчення водія – за ТСЦ МВС України;

– як позитивний момент варто відзначити таке нововведення, як надання ТСЦ МВС України багатьох послуг для автомобілістів в online-режимі тощо);

– покращується якість вітчизняних доріг завдяки не тільки першочерговому ремонту стратегічних для держави чи регіонів міжнародних і національних автомагістралей, а й проводиться будівництво нових регіональних та територіальних маршрутів.

Однак кількість дорожньо-транспортних пригод при значному розширенні сфери використання автомобільного транспорту та його постійному збільшенні як в народному господарстві, так і в приватному використанні (в тому числі завдяки спрощеному розмитненню транспортних засобів при завезенні їх з країн Євросоюзу, так звані «євробляхи») поки ще досить велика порівняно з європейськими країнами.

Також значна увага повинна приділятися такому аспекту безпеки дорожнього руху як заходам щодо зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє природнє середовище.

У сучасних умовах планується й надалі удосконалювати організацію транспортного процесу та підвищувати рівень ефективного керування ним, покращувати якість використання й надійність роботи технічних засобів транспортної галузі. Передбачається розширити сферу застосування осучаснених транспортних засобів для перевезення вантажів до різних, зокрема, віддалених регіонів країни та за кордон, збільшити в цілому обсяги вантажоперевезень автомобільним транспортом і пасажиропотік автобусами загального користування, а також прискореними темпами розвивати опорну мережу електростанцій на магістральних автомобільних дорогах, покращити ефективність будівництва самих доріг,

підвищити якість і своєчасність проведення їх ремонту та утримання на належному рівні.

Центральною ланкою у цій складній комплексній проблемі «людина-машина-дорога» є водій. Якими б не були досконалими сучасні транспортні засоби чи якісним стан автомобільних доріг, якою б не була ефективною (надійною) робота технічних засобів регулювання дорожнього руху, все ж високий рівень забезпечення безпеки дорожнього руху значним чином визначається професійною грамотністю та фаховою кваліфікацією водія. В оволодінні цими необхідними сучасними знаннями й вміннями з правил та забезпечення безпеки дорожнього руху може допомогти пропонована книга.

Безпека дорожнього руху регламентується багатьма нормативно-правовими актами, серед котрих чільне місце посідає Загальна декларація прав людини (стаття 3), Європейська Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод (стаття 2), Конвенція про дорожній рух, Конвенція про дорожні знаки та сигнали, Закон України (*далі* – ЗУ) «Про дорожній рух» тощо. На основі Конституції України (стаття 3) як основного закону нашої держави та вимог вищезазначених й інших нормативно-правових актів людина, її життя та здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визначається як найвища соціальна цінність.

У свою чергу стаття 27 Основного закону нашої країни гарантує *виконання державою* одного з її основних обов'язків стосовно громадянина – захищати життя особи. З метою забезпечення виконання цієї норми у державі функціонує розгалужена мережа органів та підрозділів поліції, лікувальних закладів, підрозділів екстреної медицини та медицини катастроф, ДСНС тощо. Також у відповідності до вимог статті 12 ЗУ «Про екстрену медичну допомогу» такі функції щодо безпосереднього збереження життя і здоров'я виконують деякі службові особи немедичних галузей, які зобов'язані надавати домедичну допомогу людині, що перебуває у невідкладному стані (зокрема, водії, інші учасники дорожнього руху тощо).

У зв'язку з вищезазначеними обставинами постійно гострою залишається потреба в подальшому удосконаленні підготовки фахівців для різних галузей народного господарства (зокрема,

комунальних закладів охорони здоров'я), військовослужбовців ЗСУ та інших військових формувань, працівників органів НПУ (підрозділів правоохоронної діяльності, цивільного захисту, прикордонної служби тощо), котрі повинні бути здатними оперативно надавати якісну домедичну допомогу у перші хвилини після нещасного випадку чи отриманих потерпілими травм, в тому числі й внаслідок ДТП.

Провідне місце в системі охорони громадського порядку, в тому числі й в частині регулювання дорожнього руху, забезпечення безпеки для його учасників, надання своєчасної допомоги потерпілим шляхом рятування їх життя чи підтримання належного стану здоров'я на місці події займають працівники підрозділів НПУ (патрульної поліції) та інших правоохоронних органів. На особливу увагу заслуговує особовий склад поліції, основна частина котрої здебільшого працює на місці події в умовах невизначеності, коли неможливо завчасно передбачити, що очікуватиме поліцейського при виконанні службових обов'язків: факт хуліганства учасника дорожнього руху або озброєного опору злочинця-автокрадія, виявлення трупа пішохода або раптові пологи у жінки в маршрутному транспорті, затримання особи в стані алкогольного сп'яніння за кермом автомобіля або дорожньо-транспортна пригода з людськими жертвами та значною матеріальною шкодою, завданою довкіллю. Будь-який працівник поліції під час несення служби, а також у вільний від роботи час може стати потрібним для припинення правопорушення ПДР, надання допомоги потерпілим. Разом з тим вчасно та кваліфіковано надати таку допомогу правоохоронець зможе тільки при відповідній його попередній фаховій підготовці.

Таким чином, поліцейський зобов'язаний бути фахово підготовленим (юридичний, технічний, медичний аспект тощо) і професійно готовим (морально-психологічний аспект) до дієвих заходів на місці події, щодо негайного припинення правопорушення та надання домедичної або іншої необхідної допомоги особам, які потерпіли від злочинів, адміністративних правопорушень чи нещасних випадків, а також громадянам, які знаходяться у безпорадному або небезпечному для життя чи здоров'я стані зазнали тілесних ушкоджень під час застосування поліцейських

заходів примусу (статті 18, 23 та 43–46 ЗУ «Про Національну поліцію»). У складних умовах несення служби з охорони громадського порядку, припинення правопорушення на вулично-дорожній мережі, у боротьбі із транспортною злочинністю мають місце непоодинокі випадки отримання поранень й самими працівниками поліції. Тому вміння правоохоронців кваліфіковано здійснювати самодопомогу є також невід'ємною складовою професійної підготовки сучасних поліцейських. До цієї категорії (правоохоронців як учасників дорожнього руху – *уточнено нами*) варто також віднести: 1) водіїв відомчого МВС України службового транспорту; 2) поліцейських територіальних підрозділів поліції, які експлуатують у разі службової необхідності власні автомобілі або 3) використовують транспортні засоби громадян; 4) працівників патрульної поліції; 5) органів та підрозділів ДСНС; 6) ДПС України тощо. Дотримання поліцейськими цих вимог законодавства значно збільшує число врятованих життів серед травмованих людей у випадку ДТП.

З метою удосконалення вищезазначених аспектів професійної підготовки фахівців-поліцейських змістовий матеріал при вивченні ними тематики з БДР може наповнюватися різними видами інформаційно-методичного забезпечення, наочністю, мультимедійними презентаціями тощо, зокрема, мати довідниковий характер – словники, довідники, глосарії та ін. *Словник* – лексикографічний продукт, який містить впорядкований перелік мовних одиниць (слів, словосполучень, статей тощо) з короткими або більш ґрунтовними характеристиками позначених ними понять, в тому числі й з перекладом на іншу мову. Словники бувають тлумачні, орфографічні, галузеві тощо.

Традиційно словники розробляють як окреме видання тематично підібраних термінів для відображення широкого кола питань визначеної галузі знань (спеціальності, професії), в той час як глосарій розміщується у кінці книги і включає терміни, котрі вживалися в межах змісту конкретного підручника, посібника тощо – як правило є або недавно введеними, або як мінімум незвичайними (малозрозумілими) для сприйняття непідготовленим читачем.

*Понятійно-категоріальний апарат безпеки дорожнього руху* – це система погоджених і взаємозалежних комплексних понять

та категорій (позначених словами та словосполученнями), котрі необхідні для усвідомленого теоретичного пізнання читачем норм і правил дорожнього руху, вивчення визначених напрямів забезпечення його безпеки, проведення на цій основі суб'єктом освітнього процесу на практиці передбачених заходів з регулювання дорожнього руху чи здійснення нагляду за ним, надання допомоги потерпілим на місці події, організаційного удосконалення профілактики адміністративних правопорушень чи вчинення автотранспортних злочинів тощо.

*Загальнотеоретичні поняття з Правил та БДР в освітньому процесі під час професійного навчання поліцейських* є формою конкретного наукового мислення фахівця-правоохоронця, котре логічно вкладається в належно оформлену систему систематизованих і узагальнених ідей та норм про види службових дій (оперативних заходів) працівників НПУ щодо припинення правопорушення, оформлення ДТП, рятування життя і здоров'я осіб (громадян, поліцейських тощо) під час виконання службових обов'язків з ОГП та забезпечення публічної безпеки, відображених з врахуванням їх специфічних (відмінних від інших галузей) характерних ознак правоохоронної діяльності.

*Загальнотеоретичні категорії в сфері БДР* – універсальні поняття, що є вищим рівнем наукового узагальнення стійких істотних внутрішніх і зовнішніх зв'язків деяких обумовлених явищ та процесів у правоохоронній галузі («захист прав і свобод громадян», «охорона громадського порядку», «забезпечення публічної безпеки», «правила дорожнього руху», «забезпечення безпеки дорожнього руху», «боротьба із злочинністю», «службова діяльність», «оперативна робота», «дії на місці події» та ін.). Загальнотеоретичні категорії в сфері забезпечення БДР – форма логічного мислення, у якій поєднуються поняття і практичні службові ситуації на основі загальних ознак елементів, з яких вони складаються – норм ПДР, повноважень працівника патрульної поліції, складу адміністративного правопорушення, прав і обов'язків учасників дорожнього руху, прийомів та методів надання домедичної допомоги, ознак життя людини тощо. Якщо визначення *поняття формулюється на основі аналізу самого терміну (поняття)*, то *визначення категорії дається відповідно до іншої категорії*.

*Категорії в сфері БДР є об'єктивно-суб'єктивними утвореннями.* З одного боку, вони мають тільки таке конкретне значення, котрим їх наділяє об'єктивна реальність та яку ці категорії повинні відображати. З другого боку, вони неможливі без інтелектуальних зусиль науковців, фахівців-практиків та ін. спеціалістів (наприклад, поліцейських, водіїв, експертів НДЕКЦ, рятувальників підрозділів ДСНС, лікарів ЕМД тощо), які застосовують їх у правоохоронній та іншій фаховій діяльності, системно класифікують, усувають хаос і невизначеність фактів суспільного життя (наприклад, відбувається удосконалення алгоритмів дій правоохоронців (слідчих та патрульних поліцейських) на місці ДТП, взаємодії правоохоронців з представниками інших рятувальних підрозділів (ЕМД, ДСНС тощо) щодо удосконалення медичного аспекту БДР), узагальнюють раніше вироблені (прийняті до широкого вжитку) форми взаємодії фахівців різних відомств на місці ДТП тощо. З врахуванням цього підходу в нашому випадку з допомогою універсальних категорій здійснюється схематизація дій працівників підрозділів екстреної медицини та медицини катастроф і правоохоронних органів при їх взаємодії на місці події (ДТП). Наприклад, категорії «методи надання домедичної допомоги» умовно поділяють на два окремі види: *по-перше*, на 1) заходи та способи дій, котрі вчиняються особами безпосередньо на місці події (часто фахівцями без медичної освіти); 2) методи надання цієї допомоги працівниками підрозділів екстреної медицини та медицини катастроф – залежно від оперативності та мети медичного втручання, з врахуванням фактору часу та наявності потенційних медичних засобів у особи-рятувальника; *по-друге*, рятувальний вплив з метою збереження життя чи здоров'я особи може бути самодопомогою або взаємодопомогою – залежно від того, в яких обставинах у конкретний час перебуває потерпілий (присутні чи відсутні за певних умов інші суб'єкти надання домедичної допомоги, наявність в рятувальників медикаментів або оснащення чи їх відсутність тощо).

Одна й та ж службова ситуація щодо регулювання дорожнього руху, оформлення ДТП, оперативного надання домедичної допомоги може співвідноситися відразу з кількома категоріями в сфері БДР, що дає змогу встановити режим їх комплексного функціонування – наприклад, одночасна взаємодія підрозділів оперативного

реагування – наряду патрульної поліції, оперативно-рятувального підрозділу ДСНС і бригади екстреної медичної допомоги на місці події.

Утворення понять та категорій в галузі БДР (зокрема, в частині регулювання дорожнього руху, дії на місці події, оформлення ДТП, надання домедичної допомоги потерпілим тощо), їх коригування, наповнення новим змістом, впровадження у практику професійної підготовки поліцейських – це результат інтелектуальної діяльності багатьох поколінь вчених-медиків та правоохоронців-практиків, наслідок узгодженості їх професійних підходів на основі обґрунтованості і домовленості щодо прийняття до використання відомчих (МОНУ, МВС та МОЗ України – *уточнено нами*) сучасних норм у правоохоронну практику (*конвенційність знань*).

Разом з тим, поняття та категорії в сфері БДР становлять категоріально-понятійний апарат власне правоохоронної діяльності як окремої галузі знань, в тому числі й у такому її напрямі як організація регулювання дорожнього руху, забезпечення його безпеки, надання домедичної допомоги потерпілим тощо.

Можна стверджувати, що тільки після ґрунтовного опанування науковими поняттями і категоріями в галузі БДР науково-педагогічний склад ЗВО МВС України зможе правильно формувати фахові компетентності сучасних фахівців-правоохоронців, творчо розвивати знання і вміння курсантів, студентів та слухачів поліцейських вишів з регулювання та нагляду за станом безпеки на вулично-дорожній мережі, створювати відповідні моделі ефективного освітнього процесу (застосування тренінгів, квестів, окремих ділових ігор чи вправ тощо) і вносити пропозиції щодо прогнозування їх поступального руху (удосконалення освітнього процесу шляхом наближення до реальних обставин службово-оперативної діяльності). Будь-яка теоретична база знань, в тому числі комплексних, перевіряється надалі практикою – в нашому випадку правоохоронною діяльністю.

*Терміни в сфері забезпечення БДР* – словесні позначення понять, що використовуються в тому числі й при засвоєнні змісту та опису методики організації професійного навчання працівників Національної поліції під час засвоєння ними алгоритмів дій поліцейських на місці події. Словесні описи понять ґрунтуються

на додержанні сукупності вимог до використовуваних термінів в галузі БДР: 1) *однозначність* (вживання термінів у певному контексті (процесі) в одному й тому ж самому значенні); 2) *загальновживаність* (вживання відомих та поширених термінів, а не створених окремим науково-педагогічним працівником (навчальним підрозділом ЗВО) для локального випадку освітньої чи правоохоронної практики) та доступність (простота і адекватна відповідність терміна змісту поняття з БДР); 3) *стабільність* (усталеність термінів, а не їх постійна зміна у зв'язку із розробкою якогось нового інноваційного підходу); 4) *визначеність* (чіткість термінів, що виключає різне трактування на думку окремого фахівця, науково-педагогічного працівника, поліцейського тощо); 5) *узгодженість* (логічна скоординованість вживаних термінів в контексті конкретного виду ДТП, умов експлуатації транспортних засобів, отриманих травм чи способу надання домедичної допомоги).

Для гарантування чіткості й однозначності трактування понять та категорій в галузі БДР їм надається *визначення* (*дефініція*), що слугує описовою моделлю і дає змогу порівнювати з її змістом конкретні ситуації із професійної підготовки працівників Національної поліції (реального життя). *Дефініції* (визначення поняття, соціального явища тощо) є посередником між *поняттям* (визначає змістову характеристику визначеного процесу) і *терміном*, що словесно виражає поняття (назву поняття).

Застосовувані поняття в галузі БДР повинні термінологічно стикуватися між собою і містити бездоганні дефініції, єдині, наскрізні для всієї галузі нормативно-правової бази та освітнього процесу вищої школи МВС України зі споріднених навчальних дисциплін «Безпека дорожнього руху», «Оформлення ДТП», «Удосконалення навичок керування автомобілем», «Домедична допомога» тощо.

Визначення поняття або його дефініція виражає матеріальний та формальний зміст (форму) терміна, котрим позначається конкретне поняття. Дефініції мають бути чіткими і конкретними. Усі ознаки поняття *не обов'язково* повинні входити в його визначення. Проте дефініція має відображати основні елементи і зв'язки між ними, що характеризують певне поняття.

Процес розроблення дефініцій у сфері безпеки дорожнього руху триває і переростає *у категоризацію понять – створення*

*нових категорій*. Набір категорій і зміст понять визначаються *концепцією, покладеною в основу вивчення проблем забезпечення БДР та удосконалення професійного навчання поліцейських (правовий, технічний, медичний та інші аспекти освітнього процесу)*. Розроблення *концепцій* – одне з головних методологічних завдань професійної педагогіки та їх провадження у фахову освіту поліцейських.

Автори виражають вдячність колегам та фахівцям з різних закладів, установ і організацій за консультації й методичну допомогу, які були надані при підготовці першого вітчизняного енциклопедичного словника з Правил та безпеки дорожнього руху до другого видання та під час рецензування рукопису.

*Бажаємо читачам успіхів у ґрунтовному оволодінні знаннями у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху для належного підтримання громадського порядку на вулично-дорожній мережі, здійснення поліцейськими належного нагляду за дотриманням ПДР та надання ефективної домедичної допомоги потерпілим!*

**Здобувачі вищої освіти ЗВО МВС України!**
**Наполегливо вивчайте та сумлінно дотримуйтесь**
**Правил дорожнього руху!**

# КАТЕГОРІЇ ТА ТЕРМІНИ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ В ПРАВИЛАХ ТА ПРИ ХАРАКТЕРИСТИЦІ ЗАХОДІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

## А

**1. «Аварійний вихід»** – дорожні знаки 5.79.1, 5.79.2, котрі вказують на місцезнаходження аварійних виходів з тунелю. Відносяться до групи інформаційного-вказівних знаків. Встановлюються безпосередньо біля місця аварійного виходу з тунелю.

5.79.1

5.79.2

*Аварійний вихід* – спеціально обладнаний вихід у разі виникнення надзвичайної ситуації (наприклад, ДТП). Основне призначення аварійного виходу – евакуація людей із небезпечної зони. Найчастіше аварійні виходи оснащують дверима за системою «Антипаніка».

Двері, котрі зроблені за системою «Антипаніка», завдяки спеціальній конструкції надійно захищають територію (приміщення) від проникнення зловмисників, метеорологічних опадів, свійських чи диких тварин тощо, а при виникненні надзвичайної ситуації легко відкриваються зсередини і служать аварійним виходом. Такі двері пристосовані для зручного відкриття дітьми, літніми людьми і навіть інвалідами.

**2. «Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)»** – дорожній знак 1.39, котрий інформує учасників руху про те, що на їх шляху розміщена ділянка дороги, на якій є небезпеки, що не передбачені іншими попереджувальними знаками (виступи скель, обриви тощо). Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється відповідно перед зазначеними вище небезпечними ділянками доріг.

1.39

За необхідності завчасного попередження водіїв про довжину небезпечної ділянки під знаком 1.39 може застосовуватися табличка 7.2.1 «Зона дії».

**3. Аварі́йно-рятува́льна слу́жба** – сукупність організаційно об'єднаних органів управління, сил та засобів, призначених для проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт.

**4. Аварі́йно-рятува́льне формува́ння** – підрозділ аварійно-рятувальної служби, самостійний підрозділ, загін, центр, пожежно-рятувальний підрозділ (частина).

**5. Ава́рія** – небезпечна подія техногенного характеру, що спричинила ураження, травмування населення або створює на окремій території чи території суб'єкта господарювання загрозу життю або здоров'ю населення та призводить до руйнування будівель, споруд, обладнання і транспортних засобів, порушення виробничого або транспортного процесу чи спричиняє наднормативні, аварійні викиди забруднюючих речовин та інший шкідливий вплив на навколишнє природне середовище.

**6. Авто́бус** (*за визначенням ПДР*) – автомобіль з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їх багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.

**7. Авто́бус** (*техн.*) – багатомісний пасажирський транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять з місцем водія включно. Використовується у міському і міжміському транспорті. До керування А. допускаються особи, які досягли 21-річного віку, мають водійське посвідчення на право керування транспортними засобами категорії D. Обов'язковий медичний огляд водії А. (водії, які виконують роботи з перевезення пасажирів та вантажів), підлягають періодичному медичному огляду один раз на рік. Стійкість А. з пасажирами гірша, ніж без них, оскільки при завантаженні А. його центр ваги піднімається вверх.

Швидкість руху А.: в населених пунктах – до 50 км/год; поза населених пунктів – не більше 90 км/год (за винятком мікроавтобусів), а для А. (мікроавтобусів),

що здійснюють перевезення організованих груп дітей, – не більше 80 км/год.

**8. Авто́бусний маршру́т** – шлях проходження автобуса між початковим та кінцевим пунктами з визначеними місцями на дорозі для посадки (висадки) пасажирів.

**9. Авто́бусний маршру́т зага́льного користува́ння** – автобусний маршрут, на якому здійснюють регулярні пасажирські перевезення.

**10. Авто́бусний маршру́т міжміськи́й** – автобусний маршрут, який з'єднує населені пункти і протяжність якого перевищує 50 км.

**11. Авто́бусний маршру́т міжнаро́дний** – автобусний маршрут, який перетинає державний кордон України.

**12. Авто́бусний маршру́т міськи́й** – автобусний маршрут, який не виходить за межі території населеного пункту.

**13. Авто́бусний маршру́т нерегуля́рних переве́зень** – автобусний маршрут, на якому здійснюють нерегулярні пасажирські перевезення.

**14. Авто́бусний маршру́т приміськи́й** – автобусний маршрут, який з'єднує населені пункти і протяжність якого не перевищує 50 км.

**15. Авто́бусний маршру́т спеціа́льних переве́зень** – автобусний маршрут, на якому здійснюють регулярні спеціальні пасажирські перевезення.

**16. «Автовокза́л чи́ автоста́нція»** – дорожній знак 5.73, котрий вказує місце розміщення автовокзалу чи автостанції. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо біля об'єкту (автовокзалу чи автостанції), а у разі, коли він розташований осторонь дороги, – біля повороту до нього.

5.73

*Автовокзал (автомобільний вокзал, автобусний вокзал) або автостанція* (автомобільна станція, автобусна станція) – комплекс споруд для обслуговування пасажирів міських, приміських і міжміських автобусів, лінійного персоналу, рухомого складу і зберігання вантажів.

Основні частини автостанції або автовокзалу – вокзальна будівля, перони для посадки і висадки пасажирів, під'їзд до перону, як правило, ізольований від дороги загального користування. Автостанції влаштовуються на кінцевих і транзитних пунктах автобусного сполучення, автовокзали – зазвичай тільки на кінцевих.

У вокзальній будівлі розташовані зал очікування, каси для продажу квитків, часто також підприємства громадського харчування та роздрібної торгівлі, камери зберігання, а також службові приміщення (диспетчерська, адміністративні приміщення). На території автовокзалів і автостанцій є простір для стоянки рухомого складу між рейсами, на великих автовокзалах – також пристрої для миття автобусів.

*Різниця між автостанцією і автовокзалом* полягає, перш за все, в розмірах. Межа місткості автостанції становить 50 осіб, автовокзалу – мінімум 100. Деякі автостанції взагалі не мають приміщення для пасажирів, а тільки відкритий павільйон або навіс для захисту від опадів. Завдяки великим розмірам автовокзали також мають у своєму розпорядженні велику кількість допоміжних служб. Кінцеві зупинки автобусних маршрутів, які менші за автостанцію, називаються *диспетчерський пункт*.

Для оперативного орієнтування на місцевості, своєчасного й точного за місцем призначення перевезення пасажирів і багажу, інших вантажів та пошти до автовокзалу чи автостанції водії транспортних засобів повинні отримувати завдяки цьому знаку необхідну та точну інформацію про його місцезнаходження, а також за допомогою інших дорожніх знаків (5.42.1, 5.42.2, 5.42.3 «Місце стоянки») – можливість для зупинки чи стоянки на прилеглій території для посадки (висадки) пасажирів або завантаження (розвантаження) відповідного вантажу.

Знак 5.73 застосовується для позначення вищезазначених об'єктів відповідно до вимог, викладених у ДСТУ 4100:2014 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування».

Розміщення вищезазначеного інформаційно-вказівного дорожнього знаку безпосередньо біля об'єктів транспортного сполучення з іншими видами транспорту (біля повороту до них) привертає увагу водіїв до цих знаків та підтверджує у правильності напрямку руху до місця призначення з метою доставки вантажу чи пасажирів.

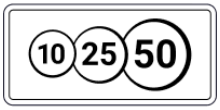
**17. Автодро́м** – це спеціально обладнана територія споруди, котра облаштована перехрестями, пішохідними переходами, різними засобами організації дорожнього руху (світлофорами, знаками, лініями дорожньої розмітки) і призначена для навчання водінню транспортного засобу.

**18. «Автозапра́вні ста́нції»** – дорожні знаки 6.7.1 (бензин, дизельне паливо), 6.7.2 (газ) та 6.7.4 (бензин, дизельне паливо, газ), котрі інформують учасників руху про те, що на шляху їх переміщення є автозаправна станція (АЗС). Відносяться до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля АЗС, на відстані від неї, котра вказана в нижній частині знаку, або у місці повороту до АЗС.

6.7.1

Разом з видами цих дорожніх знаків сервісу може встановлюватися табличка 7.14 «Платні послуги», якщо паливо відпускається за готівковий розрахунок, а також таблички із зазначенням наявності того чи іншого виду палива на автозаправній станції (А-95, дизельне паливо, пропан тощо).

6.7.2




7.14

**Рис. 1.** *Табличка до дорожніх знаків 7.14, яка може встановлюватися з дорожніми знаками 6.7.1, 6.7.2 та 6.7.4*

6.7.4

*Автозаправна станція* (АЗС) – різновид об'єкта напівстаціонарної роздрібної торгівлі з продажу пального для автотранспортних засобів з використанням спеціального обладнання, а також супутніх товарів. На деяких АЗС проводять ТО автомобілів, ТЗ та інші самохідні машини заправляють не тільки пальним, а й маслом.

До складу АЗС входять: службове приміщення; заправні ділянки (острівці) з масло- і пальнороздавальними колонками, водо- і повітрозаправними пристроями; авто мийка, детейлінг, ділянки з підземними резервуарами для зберігання масла і палива; компресорне та протипожежне устаткування тощо. АЗС розміщують переважно в містах та на автомобільних шляхах з інтенсивним рухом транспорту. Сьогодні проекти АЗС реалізуються в трьох основних форматах – станції повного циклу обслуговування (*fullservice*), експрес-обслуговування (*minimumservice*) або самообслуговування (*self-service*).

6.7.5 6.7.6 6.7.7

**Рис. 2.** *Дорожні знаки 6.7.5, 6.7.6 та 6.7.7 «Автозаправні та електрозарядні станції»*

*Електрозарядна станція* – елемент міської інфраструктури, що надає електроенергію для зарядки акумуляторного електротранспорту, такого як електромобілі, електробуси, електроскутери, електросамокати, гіроскутери, сегвеї, електровелосипеди тощо.

Зарядні станції діляться на два основних типи: 1) *стандартна зарядна станція* на змінному струмі (її відрізняє невисока вартість і тривалість зарядки ~ 10 годин); 2) *швидка зарядна станція на постійному струмі* (швидка) і на змінному струмі (стандартна); відрізняється тривалістю зарядки в межах 1 години, але при цьому має високу вартість.

Станція зарядки електромобілів (СЗЕ) зовні і по конструкції схожа на бензоколонку АЗС. Також існують сонячні зарядні станції (СЗС), які живлять акумулятори СЗЕ за допомогою сонячних панелей.

**19. «Автоза́правні та електрозаря́дні ста́нції»** – дорожні знаки 6.7.5 (бензин, дизельне паливо, електрозарядка), 6.7.6 (газ, електрозарядка) та 6.7.7 (бензин, дизельне паливо, газ, електрозарядка), котрі інформують учасників руху про те, що на шляху їх переміщення є автозаправна станція (АЗС) для заправки різними видами палива та зарядки акумуляторів електромобілів. Відносяться до групи знаків сервісу. Встановлюються безпосередньо біля АЗС, на відстані від неї, котра вказана в нижній частині знаків, або у місця повороту до АЗС.

6.7.5

6.7.6

6.7.7

Знаки 6.7.5, 6.7.6 та 6.7.7 «Автозаправні та електрозарядні станції» набувають останнім часом все ширшого запровадження автодорожніми службами та АЗС внаслідок збільшення кількості виготовлення автовиробниками електромобілів, їх активного продажу населенню та безпосередньої експлуатації електромобілів на вуличнодорожній мережі. Цими знаками сервісу позначаються місця на АЗС з можливістю зарядки електромобілів електричною енергією.

*Зарядна станція* – елемент міської інфраструктури, що надає елетроенергію для зарядки акумуляторного елкетротранспроту, такого як електромообілі, електроавтобуси, електроскутери, електросамокати, гироскутери, сегвеї, електровелосипеди тощо.

**20. Автоколо́на** (*коло́на тра́нспортних за́собів*) – організована група з трьох і більше автомобілів, укомплектована для виконання загального завдання і рухається одночасно в одному напрямку за встановленим маршрутом безпосередньо один за одним з постійно увімкненим ближнім світлом фар. Керує рухом А. начальник (старший) колони, який несе відповідальність за безпеку руху і виконання графіку переміщення колони. Як правило, водії не мають права приймати самостійних рішень, крім випадків, пов'язаних з попередженням дорожньо-транспортних пригод.

Розпізнавальний знак «Колона»

Перед початком руху для всіх водіїв А. проводиться детальний інструктаж – визначається основне завдання переїзду, маршрут та його особливості, швидкість руху

і дистанція, місця короткочасних та тривалих відпочинків, розміщення автозаправних станцій, пунктів технічного обслуговування тощо. Вказуються способи здійснення зв'язку в колоні: з допомогою оперативного легкового автомобіля (мотоцикла), голосом, сигнальними ліхтарями, прапорцями, жестами або радіозв'язком (рацією, мобільним телефоном).

Перед виїздом кожен водій зобов'язаний ретельно оглянути свій автомобіль і підготувати його до рейсу, за необхідності спеціально дообладнати транспортний засіб для виконання конкретного завдання.

Водій починає рух в А. тоді, коли автомобіль, який стоїть попереду або збоку, проїхав вперед не менше, ніж на довжину одного корпусу автомобіля. При подоланні крутих підйомів і спусків, а також водних перешкод дистанція між автомобілями збільшується. У цих умовах водії зобов'язані починати рух тільки після того, як автомобіль, що їде попереду, проїхав вперед і досяг вершини підйому, кінця спуску або протилежного берега.

На транспортному засобі при русі в А. в світлий час доби незалежно від умов видимості повинно бути включене ближнє світло фар.

При русі в А. водій зобов'язаний вести безперервне спостереження за автомобілем, який рухається попереду, за жестами і сигналами старшого колони і служби регулювання дорожнього руху.

Швидкість руху А. та дистанція між транспортними засобами встановлюється старшим колони або за режимом руху головної машини відповідно до встановлених ПДР вимог, залежить від погодних та дорожніх умов, часу доби, графіка руху й важливості виконуваного завдання. В денний час доби на автомагістралях А. може рухатися зі швидкістю 45–50 км/год, на інших автомобільних дорогах – зі швидкістю 30–40 км/год. У темний час доби або при недостатній видимості швидкість руху А. знижується до 15–20 км/год, а якщо рух здійснюється вночі з вимкненими фарами і на поганій (нерівній, кам'янистій, слизькій тощо) ґрунтовій дорозі – до 10 км/год.

Дистанція між автомобілями встановлюється в залежності від швидкості руху колони і складає для наведених вище випадків відповідно 40–50, 30–40, 15–20 і 10 м, тобто приблизно на 1 км/год швидкості призначається 1 м дистанції. На пильних і слизьких дорогах дистанція збільшується. У межах населених пунктів і при недостатній видимості, щоб водії не втрачали зоровий зв'язок між собою, дистанції зменшуються.

З метою перевірки наявності всіх автомобілів в А. і їх технічного стану перед в'їздом у населений пункт і після виїзду з нього визначаються малі (короткотривалі) привали.

Для зупинки А. з'їжджає на обочину або за межі дороги, даючи можливість безперешкодно рухатися попутному і зустрічному транспорту. Кожен привал треба використовувати для перевірки технічного стану автомобіля, надійності кріплення вантажу.

При зупинці А. не на привал водієві забороняється вимикати двигун, виходити з кабіни і оглядати автомобіль, оскільки рух А. може початися несподівано (раптово).

У випадку виникнення несправності в автомобілі його дозволяється вивести з А., для чого необхідно попередити водія транспортного засобу, який рухається позаду, і, змістившись вправо, зупинитися на узбіччі, не перешкоджаючи руху решти автомобілів А. Водій автомобіля, який рухається позаду несправного транспортного засобу, повинен на найближчому привалі доповісти начальнику (старшому) А. про автомобіль, котрий відстав від колони, вказавши його державний реєстраційний номер, місце зупинки, якщо відомо, – причину зупинки. Після усунення несправності водій автомобіля, який відстав від колони, доганяє її і приєднується в кінець колони, а потім на наступному привалі після доповіді начальнику (старшому) колони він може зайняти своє попереднє місце в А.

Залізничний переїзд А. проїжджає тільки при наявності спеціального регулювальника або чергового, який дозволяє безперешкодний проїзд.

**21. Автокра́н** (*автомобі́льний кра́н*) – самохідна вантажно-розвантажувальна машина, змонтована на автомобільному шасі з робочим органом у виді поворотної консольної стріли. Призначений переважно для завантаження чи розвантаження важковагових штучних вантажів. Для підвищення стійкості під час підйому вантажу А. встановлюється на додаткові опори (аутригери).

В А. центр ваги розміщується значно вище порівняно з іншими автотранспортними засобами, що знижує його стійкість проти перекидання і становить собою підвищену небезпеку для безпеки руху. Тому на всіх дорогах країни, в населених пунктах і поза ними автокранам дозволяється рух зі швидкістю не більше 50 км/год. Право на керування А. мають тільки ті водії, котрі пройшли спеціальну підготовку і отримали відповідне посвідчення.

**22. Автомагістра́ль** – дорога, яка спеціально побудована і призначена для руху тільки автотранспортних засобів, не призначена для в'їзду на прилеглу територію або виїзду з неї; не перетинає на одному рівні інші дороги, залізничні і трамвайні колії, пішохідні і велосипедні доріжки, шляхи проходу тварин; має огородження на узбіччях і розділювальній смузі та обгороджена сіткою.

По А. здійснюється швидкісний рух автомобілів. А. має для кожного напрямку руху окремі проїзні частини, відокремлені одна від одної розділювальною смугою. На А. передбачається стаціонарне освітлення в темний час доби і в умовах недостатньої видимості. Початок і кінець А. позначаються відповідно дорожніми знаками 5.1 «Автомагістраль» і 5.2 «Кінець автомагістралі».

На А., яка позначена відповідним знаком, дозволяється в'їжджати тільки тим механічним транспортним засобам, максимальна швидкість котрих за технічною характеристикою не менше 40 км/год.

На А. забороняється: рух будь-яких механічних транспортних засобів, максимальна швидкість котрих за технічною характеристикою менше 40 км/год; рух пішоходів, велосипедистів, гужових повозок, а також перегін тварин; розвороти, в'їзд на розділювальну смугу і розриви в ній;

рух заднім ходом; навчальна їзда; рух вантажних автомобілів, повна маса котрих перевищує 3,5 т, далі другої смуги; зупинка поза спеціально виділеної смуги або місць, позначених дорожніми знаками 5.42.1–5.42.3 «Місце для стоянки» або 6.15 «Місце відпочинку».

Водії, які в'їжджають на А., зобов'язані дати дорогу транспортним засобам, що рухаються по ній.

**23. Автомагістра́ль** (*за ви́значенням ПДР*) – автомобільна дорога, що: 1) спеціально побудована і призначена для руху транспортних засобів, не призначена для в'їзду на прилеглу територію або виїзду з неї; 2) має для кожного напрямку руху окремі проїзні частини, відокремлені одна від іншої розділювальною смугою; 3) не перетинає на одному рівні інші дороги, залізничні і трамвайні колії, пішохідні і велосипедні доріжки, шляхи проходу тварин, має огородження на узбіччях і розділювальній смузі та обгороджена сіткою; 4) позначена дорожнім знаком 5.1.

5.1

**24. «Автомагістра́ль»** (*дорожній знак*) – дорожній знак 5.1, котрий позначає дороги-автомагістралі, на котрих діють вимоги Правил дорожнього руху, що встановлюють порядок руху по автомагістралям. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків і має зелений фон, який є ознакою доріг такого типу. Встановлюється на початку автомагістралі.

5.1

**25. Автоматизо́вана систе́ма о́бліку опла́ти про-їзду** – програмно-технічний комплекс, призначений для здійснення обліку наданих транспортних послуг за допомогою електронного квитка.

**26. «Автомати́чна відеофікса́ція пору́шень Пра́вил доро́жнього ру́ху»** – дорожній знак 5.76, котрий позначає ділянку доріг, де можливе здійснення контролю за порушенням Правил дорожнього руху за допомогою спеціальних технічних та (або) технічних засобів. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється біля ділянок дороги, де здійснюється контроль за

5.76

порушеннями ПДР в автоматичному режимі за допомогою спеціальних технічних засобів.

Система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі – це взаємопов'язана сукупність технічних засобів (приладів контролю), програмних і апаратних засобів обробки отриманих за допомогою технічних засобів (приладів контролю) інформаційних файлів та метаданих, обміну з використанням телекомунікаційних мереж інформацією, необхідною для реалізації організаційних і процесуальних заходів під час здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, що функціонує в єдиній інформаційній системі МВС.

Попередження водіїв про встановлений дорожній контроль за рухом транспорту на цій ділянці дороги встановленими засобами автофіксації адміністративних правопорушень Правил дорожнього руху ставить за мету як запобігання вчиненню особами таких протиправних дій, так і виступає передумовою щодо забезпечення притягнення правопорушників до відповідальності за їх вчинення.

**27. Автомати́чна світлофо́рна сигналіза́ція** – система, що складається з переїзних світлофорів звукової сигналізації, електричних рейкових кіл і апаратури керування і яка забезпечує автоматичне включення сповіщення про наближення поїзда до переїзду та включення світлофорної і звукової сигналізації. Після проходження поїзда за переїзд і звільнення переїзду хвостом поїзда сигналізація вимикається автоматично. На окремих переїздах з автобусним рухом переїзна сигналізація доповнюється місячно-білими мигаючими вогнями на переїзних світлофорах. На переїздах, що обслуговуються черговим працівником, автоматична світлофорна сигналізація застосовується спільно з автоматичними (напівавтоматичними) шлагбаумами чи іншими засобами огородження переїзду.

**28. Автомобі́ль** – самохідний колісний транспортний засіб, який приводиться в рух власним джерелом енергії (двигуном), має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для

перевезення людей та/або вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт.

На сучасних А. переважно встановлюються двигуни внутрішнього згорання. У зв'язку з загостренням проблеми захисту навколишнього природного середовища перспективним напрямом є встановлення на А. електричного двигуна, який живиться від акумуляторів.

Перший А. з'явився більше 200 років тому у Франції. Його автором (конструктором-винахідником) був французький інженер Жозеф Кюньо, який запропонував замість коня як приводу парову машину. Водію такого самохідного засобу при зниженні тиску в паровій машині доводилось зупинятися, розпалювати топку і кип'ятити воду в котлі – розводити пару. Тому його і називали «шофером», що в перекладі з французького означає «кочегар».

Перший радянський А. моделі АМО-Ф15 був випущений у 1924 році.

А. бувають транспортні (легкові, вантажні і автобуси), спеціальні (комунальні, пожежні, санітарні тощо) і спортивно-гоночні.

Легкові А. розраховані на два-вісім людей (з водієм включно). Найбільш розповсюдженими в нашій кліматичній зоні є п'ятимісні А. з закритим кузовом типу «седан». В залежності від робочого об'єму циліндрів двигуна в Україні легкові А. ділять на чотири класи: особливо малий – до 1,2 л (22–37 кВт); малий – 1,2–1,8 (37–74 кВт); середній – 1,8–3,5 (74–118 кВт); великий – більше 3,5 л (132–220 кВт). В дужках вказана приблизна потужність двигуна. Протягом попереднього періоду легкові А. виготовляли на ряді заводів колишнього Радянського Союзу: Волжський автозавод випускав А. «Жигулі» і «Ниву», Московський автозавод ім. Ленінського комсомолу і Іжевський машинобудівний завод – «Москвичі», Горьковський автозавод – А. «Волгу» і «Чайку», Московський автозавод ім. Ліхачова – А. марки ЗіЛ, Ульянівський автозавод ім. В.І. Леніна – УАЗ, Запорізький завод «Комунар» – «Запорожець», Луцький автозавод – ЛуАЗ. Всього на восьми заводах виготовлялись 36 основних модифікацій легкових А.

**29. Автомобі́ль вантáжний** – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів.

**30. Автомобі́ль з воднéвим пáливним елемéнтом (комі́ркою)** – автомобіль (автобус, автомобіль вантажний), оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома), які працюють за рахунок енергії, отриманої з водню.

**31. Автомобі́ль легкови́й** – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включно.

**32. Автомобі́ль плагі́н-гібри́дний** – колісний транспортний засіб, оснащений електричним тяговим двигуном та двигуном внутрішнього згоряння. Система акумулювання електричної енергії (акумуляторна батарея) автомобіля плагін-гібридного має технічні можливості заряджатися від зовнішнього джерела електричної енергії.

**33. Автомобі́льна доро́га** – комплекс інженерних споруд для безпечного і зручного руху транспортних засобів.

На рис. 1 зображено основні елементи поперечного профілю А.д.: а – смуга відводу; б – земляне полотно; в – проїзна частина; г – узбіччя; д – кювети; е – обрізи для велосипедних і пішохідних доріжок, зелених насаджень.

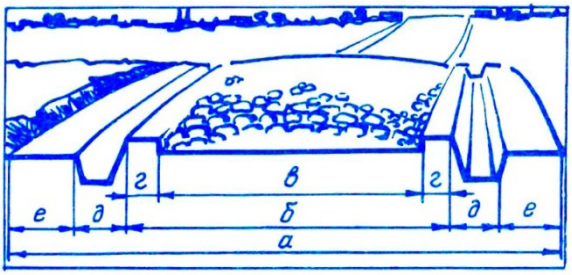



**Рис. 1.** *Основні елементи поперечного профілю дороги*

У залежності від призначення в загальній транспортній мережі України і від розрахункової інтенсивності руху А.д. діляться на п'ять технічних категорій (табл. 1).

Таблиця 1

**Показники технічних категорій автомобільних доріг**

| Показники | Технічні категорії А.д. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Перспективна середньодобова інтенсивність руху автомобілів в обох напрямах | 7000 | 7000–3000 | 3000–1000 | 1000–200 | 200 |
| Розрахункова швидкість руху в рівнинній місцевості, км/год | 150 | 120 | 100 | 80 | 60 |
| Ширина проїзної частини, м | 2х7,5 і більше | 7,5 | 7 | 6 | 4,5 |
| Ширина смуги руху, м | 3,75 | 3,75 | 3,5 | 3,0 | – |
| Найбільші поздовжні уклони, % | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Найбільш допустиме навантаження, яке передається колесами одиночної найбільш навантаженої осі автомобіля, тс | 10 | 10 | 10 | 6 | 6 |

Для підвищення безпеки руху вздовж бровок встановлюють або підвішують над проїзною частиною дорожні знаки і вказівники, на крутих поворотах вибудовують віражі (односкатні уклони проїзної частини до центру кривої), огородження дороги, проводять розмітку проїзної частини, обладнують її світильниками тощо.

Важливим показником А.д. є пропускна здатність. Максимальна пропускна здатність, наприклад, дороги першої категорії складає біля 20 тис. легкових автомобілів на добу. Вантажний рух знижує пропускну здатність А.д. приблизно в два рази.

Значно зменшується безпека руху в місцях перетину доріг, прилягання до них доріг і з'їздів з доріг. Тому на А.д. першої і другої категорій з'їзди облаштовують не частіше ніж через 5 км, а на дорогах третьої категорії – через 2 км. Для підвищення безпеки руху будуються розв'язки в різних рівнях.

На А. д. в залежності від її категорії вводяться обмеження навантаження на кожну вісь транспортного засобу і його масу. Так, дорогами першої і другої категорій заборонено рух двоосних автомобілів або причепів, фактична маса котрих перевищує 38 т, навантаження на одиночну вісь – 11 т, здвоєні осі – 18 т, строєні – 22 т.

На А.д. заборонено рух транспортних засобів, якщо розміри транспортного засобу з вантажем або без вантажу перевищують хоча б один з наступних габаритів: за висотою від поверхні дороги – 4,0 м; за шириною – 2,6 м; за довжиною – 22 м для автопоїзда з одним причепом (напівпричепом), для маршрутних транспортних засобів – 25 м; вантаж виступає за задній габарит транспортного засобу більш як на 2 м. Їх рух вимагає узгодження з патрульної поліцією, дорожньо-експлуатаційними, комунальними і іншими організаціями.

**34. Автомобі́льна доро́га, ву́лиця (доро́га)** (*за визначенням ПДР*) – частина території, зокрема в населеному пункті, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу. Цей термін включає також спеціально побудовані тимчасові дороги, крім довільно накатаних доріг (колій).

**35. Автомобі́льна доро́га держа́вного зна́чення** (*за визначенням ПДР*) – автомобільні дороги загального користування, до яких належать міжнародні, національні, регіональні та територіальні автомобільні дороги, котрі позначені відповідними дорожніми знаками.

**36. Автомобі́льний переві́зник** – фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами.

**37. Автомобі́льний самоза́йнятий переві́зник** – це фізична особа – суб'єкт господарювання, яка здійснює на

комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів на таксі без застосування праці найманих водіїв.

**38. Автомобі́льний тра́нспорт** – вид та галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами нерейковими дорогами. Без А.т. неможлива діяльність жодної галузі народного господарства. Він розпочав активно розвиватися в XX ст. з ростом виробництва автомобілів і будівництва автодоріг.

**39. Автомобі́льний тра́нспортний за́сіб** – колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій (*далі* – транспортний засіб).

**40. Автопавільйо́н** – споруда на зупинці для короткочасного перебування пасажирів.

**41. Автопо́їзд** – автомобіль-тягач з одним або декількома причепами або напівпричепами. У порівнянні з одиночними автомобілями А.п. має більшу вантажопідйомність. Продуктивність праці при цьому підвищується в 1,5–1,8 рази, а собівартість перевезень знижується на 25–30 %. На А.п. повинні бути встановлені єдина гальмівна система і система електрообладнання.

**Рис. 1.** Розпізнавальний знак автопоїзда

На всіх одноосних причепах і на причепах, котрі не мають пристроїв для автоматичного загальмовування коліс на випадок відриву від тягача повинні бути встановлені запобіжні ланцюги або троси. При їх відсутності експлуатація А.п. забороняється. Причіп А.п. при русі на поворотах зміщується до центру повороту, тому при визначенні смуги руху А.п. водій повинен враховувати ширину причепа, його вплив і зміщення до центру повороту. При завантаженні А.п. необхідно слідкувати за тим, щоб навантаження на шасі автомобіля і напівпричепа розподілялось рівномірно. Забороняється рух А.п. з завантаженим причепом при незавантаженому автомобілі-тягачі.

Для забезпечення ефективного гальмування і стійкості А.п. у випадку, якщо причіп без гальм, необхідно, щоб маса його була, як мінімум, в два рази менше фактичної маси тягача. При керуванні А.п. вдаватися до гальмування треба якомога рідше, а у випадку необхідності гальмувати – тільки плавно. Включати зчеплення необхідно також повільно та плавно при рушанні з місця і при переключенні передач, щоб вибрати всі зазори в зчепленні. Рух А.п. та інших составів механічних транспортних засобів, довжина котрих перевищує з одним причепом (напівпричепом) 22 м, а з двома і більше – незалежно від довжини, вимагає узгодження з органами патрульної поліції та іншими організаціями.

На А.п. встановлюється розпізнавальний знак автопоїзда – три ліхтарі оранжевого кольору, які розміщені над передньою частиною кабіни (кузова) з проміжками між ними 150–300 мм. При русі А.п. (вантажного автомобіля і колісних тракторів (клас 1,4 т і вище) з причепами, а також зчленованих автобусів і тролейбусів) розпізнавальний знак повинен бути включений в будь-який час доби. При русі А.п. з двома і більше причепами в темний час доби або в інших умовах недостатньої видимості габаритні вогні можуть бути ввімкнені тільки на останнім причепі.

**42. Автопо́їзд (тра́нспортний соста́в)** (*за визначенням ПДР*) – механічний транспортний засіб, що з'єднаний з одним або кількома причепами за допомогою зчіпного пристрою.

**43. Автостанці́йний збі́р** – плата за надання обов'язкових послуг автостанціями, що справляється з осіб, які придбавають квитки на проїзд автобусами приміських, міжміських та міжнародних маршрутів, і включається до вартості квитка.

**44. Автоста́нція** – споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів.

**45. Автотра́нспортна діяльність** – комплекс заходів органів поліції з організації придбання, реєстрації,

поставлення на балансовий облік, оснащення, кольорографічного оформлення, укомплектування необхідним інвентарем, використання, зберігання, ремонту і технічного обслуговування службових транспортних засобів, обліку та контролю за їх роботою, списання, відчуження транспортних засобів, профілактики аварійності на службовому транспорті, ведення дорожньої документації та підготовки звітної інформації.

**46. Аго́нія** (*мед.*) – останні прояви (короткий спалах) життєвих функцій організму перед смертю; внаслідок виснаження центрів життєдіяльності вищого порядку виходять з-під контролю (активізуються) структури мозку, котрі були сформовані на ранніх ступенях еволюції, – бульбарні центри і ретикулярна формація. Можливе короткочасне відновлення свідомості, пришвидшення пульсу (на сонних і стегнових артеріях). Тони серця глухі. Дихання може бути двох видів: судомне, зі значною амплітудою, рідке – від 2 до 6 вдихань за хвилину; слабке, рідке, поверхневе з малою амплітудою. Агонія завершується останнім вдихом і переходить у клінічну смерть.

**47. Адапта́ція професи́йна** (*водія́*) – процес або результат процесу пристосування працівника (водія) у початковий період його роботи на даному автопідприємстві до особливостей робочого місця та організації праці на виробництві. Професійній адаптації сприяє добра підготовка людини до виконання визначеної роботи, а також її кмітливість, самостійність і відповідальність, допомога з боку старших колег і товаришів по праці.

**48. Адміністрати́вна відповіда́льність** – відповідальність винної особи перед державою / суспільством в особі його адміністративного органу за порушення Правил є в меншій мірі, ніж за злочин. При А.в. зазвичай відсутні відносини службового підпорядкування між адміністративним органом і порушником. Мета А.в. полягає не тільки в тому, щоб накласти на порушника адміністративне покарання, а й щоб виховати у ньому звичку до правомірної поведінки.

До А.в. можуть притягуватися громадяни, які досягли 16 років. Підставою для притягнення до А.в. є порушення ПДР (проступок).

Основними видами А. в. є попередження, штраф, тимчасове вилучення посвідчення водія, позбавлення права керувати транспортним засобом протягом певного терміну, арешт, громадські роботи, вилучення номерного знаку тощо, а також направлення водія-порушника на комісію для перевірки знань Правил дорожнього руху і навичок водіння або на заняття з повторного вивчення Правил в неробочий час.

Наприклад, штраф може накладатися поліцейськими патрульної поліції (працівниками територіальних Управлінь патрульної поліції) чи місцевим судом на:

– керівників підприємств, установ, організацій або інших посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів за випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан і обладнання яких не відповідає вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації, переобладнаних без відповідного дозволу, не зареєстрованих у встановленому порядку або таких, що не пройшли державного технічного огляду – від двох до чотирьох НМДГ (стаття 128 КУпАП);

– посадових осіб дорожньо-експлуатаційних в комунальних організацій за порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, невиконання припису про усунення порушень таких правил, норм і стандартів в разі створення аварійної ситуації – від одного до восьми НМДГ (ч.ч. 1, 2 статті 1281 КУпАП);

– громадян за пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд та технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів для їх усунення, особливо у випадку виникнення аварійних ситуацій – накладення штрафу від трьох до восьми неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від чотирьох до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (ч. 2 статті 139 КУпАП);

– водіїв транспортних засобів за керування транспортними засобами з несправностями, котрі загрожують безпеці руху – від половини до двох НМДГ (ч.ч. 1, 2 статті 121 КУпАП);

– водіїв за порушення правил перевезення людей – від 0,2 до 0,5 НМДГ (ч. 2 статті 121 КУпАП);

– водіїв за експлуатацію транспортних засобів, не зареєстрованих у встановленому порядку або без номерних знаків – від одного до десяти НМДГ (ч.ч. 1, 2 статті 1211 КУпАП);

– осіб, які керують транспортними засобами, і не мають відповідного посвідчення на право керування або осіб, які позбавлені водійських прав, особливо якщо це спричинило пошкодження транспортних засобів, шляхів тощо – від 0,5 до восьми НМДГ (ч.ч. 1–3 статті 126 КУпАП);

– водіїв за передачу керування транспортними засобами особам в стані алкогольного сп'яніння – накладення штрафу на водіїв від п'ятнадцяти до двадцяти НМДГ або позбавлення права керування всіма видами транспортних засобів на строк від одного до двох років і на інших осіб – від п'ятнадцяти до двадцяти НМДГ (ч. 1 статті 130 КУпАП);

– водіїв за передачу керування особам без водійського посвідчення на право керувати цим видом транспорту і за інші грубі порушення правил руху, котрі призвели або можуть спричинити тяжкі наслідки – від чотирьох до восьми НМДГ (ч. 1 статті 126 КУпАП);

– водіїв за керування транспортними засобами, не зареєстрованими або не перереєстрованими у встановленому порядку, з підробленим номерним знаком, без номерного знаку або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандарту, або з умисно прихованим номерним знаком, – від двох до п'яти НМДГ (ч. 4 статті 121 КУпАП);

– пішоходів за непокору сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших

правил дорожнього руху – попередження або накладення штрафу від 0,1 до 0,5 НМДГ (ч. 1 статті 127 КУпАП), а якщо це призвело або могло спричинити за собою дорожньо-транспортну пригоду з тяжкими наслідками без нанесення тілесних пошкоджень учасникам руху – накладення штрафу від п'яти до десяти НМДГ (ч. 4 статті 127 КУпАП);

– осіб, що керують транспортними засобами, обладнаними двигуном з робочим об'ємом до 50 куб. см, велосипедами, а також возіями та іншими особами, які користуються шляхами, що спричинили порушення правил дорожнього руху, пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд або іншого майна чи створення аварійної обстановки, – від п'яти до десяти НМДГ (ч. 4 статті 127 КУпАП);

– осіб, які переобладнали транспортний засіб з порушенням відповідних правил, нормативів і стандартів, своєчасно не пройшли державного технічного огляду – від 1 до 2 НМДГ (ч. 1 статті 121 КУпАП);

– водіїв за порушення правил зупинки і стоянки, що спричинили створення аварійної ситуації – від двох до чотирьох НМДГ або позбавлення права керування транспортним засобом на строк від шести місяців до одного року;

– пасажирів за порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту – від одного до трьох НМДГ (ч.ч. 1, 3 статті 119 КУпАП);

– водіїв за невиконання вимог, котрі витікають з встановлених для водіїв маршрутних транспортних засобів обов'язків – накладення штрафу на посадових осіб, громадян-суб'єктів підприємницької діяльності в розмірі від двох до двадцяти НМДГ (ч.ч. 1–7 статті 1131 КУпАП).

За інші порушення Правил дорожнього руху винні особи підлягають попередженню (стаття 125 КУпАП).

Формою А.в. є також і попередження учасника дорожнього руху шляхом внесення відповідної інформації в комп'ютерну базу даних щодо вчинених правопорушень в галузі безпеки дорожнього руху – за грубі порушення Правил дорожнього руху (діють протягом 12 місяців).

Експлуатація транспортного засобу може бути заборонена патрульною поліцією шляхом знімання з нього номерних знаків.

Формою А.в. є також тимчасове позбавлення водійських прав (тимчасове вилучення посвідчення водія) на керування транспортним засобом. У відповідності з вимогами статті 130 КУпАП водій за керування транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння *позбавляється права* керувати ним на строк від одного до двох років або накладення штрафу на від п'ятнадцяти до двадцяти НМДГ, на інших осіб – накладення штрафу від п'ятнадцяти до двадцяти НМДГ.

Якщо водій протягом року був знову затриманий за керування в стані алкогольного сп'яніння, то він *позбавляється права* на керування всіма видами транспортних засобів на строк від двох до трьох років з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого або накладення штрафу на водія від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого і на інших осіб – накладення штрафу від двадцяти до сорока НМДГ з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого (стаття 130 КУпАП).

Матеріали на порушника передаються в місцевий (загальний) суд, де може бути прийнято рішення про покарання винної особи, вживши одну із наступних санкцій – позбавлення волі (арешт), призначення виправних робіт, штраф, позбавлення права на керування транспортним засобом, оплатне вилучення транспортного засобу тощо.

Особа, яка керує транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння і *не має прав на керування*, карається також значним штрафом, а в випадку повторного протягом року затримання особи за керування в стані алкогольного сп'яніння – або позбавленням волі, або виправними роботами, або штрафом (стаття 130 КУпАП).

Таким чином, до водіїв або інших учасників дорожнього руху, які порушили Правила, можуть бути вжиті наступний комплекс адміністративних заходів: 1) попередження; 2) накладення штрафу; 3) громадські роботи;

4) виправні роботи; 5) арешт; 6) позбавлення волі; 7) оплатне вилучення транспортного засобу; 8) позбавлення права на керування транспортним засобом.

Транспортний засіб (крім мотоколяски) належить вилученню в індивідуального власника за постановою суду у випадках: 1) керування ним власником, який був позбавлений цього права, внаслідок повторного протягом року керування транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння; 2) повторного протягом року керування транспортним засобом *особою без права на керування*, а також 3) передачі його в користування особам, які не мають прав на керування або 4) знаходились в стані алкогольного сп'яніння.

При добросовісній трудовій діяльності і зразковій поведінці осіб, яких позбавили права на керування транспортним засобом, за клопотанням адміністрації підприємства перед територіальним підрозділом патрульної поліції після закінчення не менше половини терміну позбавлення прав вказаний термін може бути скороченим на решти часу.

Оскаржити адміністративні стягнення можна, звернувшись до вищестоящого органу / підрозділу територіального Управління патрульної поліції або в місцевий чи загальний суд.

**49. «Аеропо́рт»** (*дорожній знак*) – дорожній знак 5.71, котрий вказує на місце розміщення аеропорта. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо біля об'єкту (аеропорту), а у разі, коли він розташований осторонь дороги, – біля повороту до нього.

5.71

*Аеропорт* як сукупність інженерних споруд призначений для приймання, відправлення та технічного забезпечення повітряного транспорту, а також обслуговування пасажирів і вантажу. Аеропортовий комплекс повинен мати хоча б одну злітно-посадкову смугу (ґрунтову, тверду або водну поверхню для зльоту й посадки літаків чи вертолітний майданчик).

Для оперативного орієнтування учасників дорожнього руху на місцевості стосовно місця розміщення аеропорта, своєчасного й точного за місцем призначення перевезення

пасажирів і багажу, інших вантажів та пошти до аеропорту водії транспортних засобів повинні отримувати завдяки цьому знаку необхідну та точну інформацію про його місцезнаходження, а також за допомогою інших дорожніх знаків (5.42.1, 5.42.2, 5.42.3 «Місце стоянки») – можливість для зупинки чи стоянки на прилеглій території для посадки (висадки) пасажирів або завантаження (розвантаження) відповідного вантажу.

Аеропорти цивільної авіації за призначенням поділяються на *внутрішні*, які обслуговують авіаперевезення в межах України, і *міжнародні*, які обслуговують польоти літаків на міжнародних повітряних лініях. Аеропорти мають відповідно прикордонний, митний, санітарний та інші види контролю авіаперевезень.

Знак 5.71 застосовується для позначення вищезазначених об'єктів відповідно до вимог, викладених у ДСТУ 4100:2014 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування».

Розміщення вищезазначеного інформаційно-вказівного дорожнього знаку безпосередньо біля об'єктів транспортного сполучення з іншими видами транспорту (біля повороту до них) привертає увагу водіїв до цих знаків та підтверджує у правильності напрямку руху до місця призначення з метою доставки вантажу чи пасажирів.

**50. Ákт невідповíдності техні́чного ста́ну** (*тра́нспортного за́собу*) – документ, що містить дані про транспортний засіб, його власника, коди оцінки невідповідності, в якому відображають результати перевірки технічного стану транспортного засобу.

**51. Але́я** – дорога в парку, саду, сквері, лісопарку, на бульварі, обсаджена, як правило, з обох боків деревами та чагарниками.

**52. Алкоголі́зм** (*мед.*) – хвороба, що виникає внаслідок хронічної інтоксикації етиловим спиртом; проявляється патологічною пристрастю до спиртних напоїв, неконтрольованим уживанням їх, похмільним синдромом, розладами психічної діяльності, соматичними та неврологічними порушеннями, соціальним падінням.

**53. Амбулато́рний** (*мед.*) – пов'язаний з амбулаторією; такий, що стосується амбулаторії; такий, що стосується захворювання, лікування якого *не потребує* лікування в стаціонарі.

**54. Амнези́я** (*мед.*) (*грец. а* – заперечна частка і *грец. μνημη* – пам'ять) – ослаблення чи втрата пам'яті внаслідок різних уражень головного мозку; порушення пам'яті з втратою здатності фіксувати, зберігати й відтворювати набуті знання. Буває як наслідок черепно-мозкових травм, психічних захворювань тощо. Явища амнезії можуть також викликатися гострими афективними переживаннями (наприклад, страх перед екзаменами), які ведуть до «витіснення» турбуючих переживань. В основі цієї форми забування лежить охоронне гальмування.

**55. Ампута́ція** (*мед.*) (*лат.* відрізую) – хірургічна операція, що полягає у повному або частковому відтинанні (видаленні) периферичної частини органа (кінцівки, грудної залози тощо).

**56. Анамне́з** (*мед.*) (*грец. ἀνάμνησις* – спомин, нагадування; *лат. anamnesis*, *anamnesko* – пригадувати) – сукупність відомостей про попередній стан хворого та розвиток захворювання, котрі отримують при опитуванні як його самого, так і інших осіб, які його знають. Використовують для встановлення діагнозу і прогнозу хвороби, вибору оптимальних методів лікування та профілактики.

**57. Ангіно́зний бі́ль** (*мед.*) – інтенсивний та гострий біль.

**58. Антибактеріа́льний** (*мед.*) (*грец. αντι* – заперечна частка і *бактерія*) – протибактеріальний; здатний протидіяти розвиткові бактерій.

**59. Антидо́т** (*мед.*) (*грец.* букв. означає *те, що дається проти*) – протиотрути, препарати для лікування отруєнь, котрі припиняють або ослабляють дію отрути на організм. Антидот підбирають, враховуючи тип і характер дії речовини, котра спричинила отруєння. Ефективність прийняття антидота залежить від того, наскільки точно встановлена речовина, котра спричинила отруєння, а також залежить від того як швидко надали належну допомогу.

**60. Антисанітáрний** (*мед.*) (*грец. αντι* – заперечна частка і *санітарія*) – той, що порушує правила санітарії.

**61. Антисéптика** (*мед.*) (*грец. αντι* – заперечна частка і *гнійний*) – спосіб хімічного і біологічного знешкодження хвороботворних та інших мікроорганізмів, щоб запобігти зараженню ран, руйнуванню різних матеріалів тощо.

**62. Антисéптики** (*мед.*) (*грец. αντι* – проти (заперечна частка) і *septikos* – гнійний) – 1) *мед.* хімічні речовини, за допомогою яких знезаражують рани або запобігають їх зараженню; антисептичні засоби; 2) *техн.* речовини, якими просочують деревні частини будівель і т.ін., щоб зберегти їх від гниття; комплекс заходів, спрямованих на знищення мікробів у рані, патологічному осередку або в організмі в цілому.

**63. Аóрта** (*мед.*) (*грец.* від *підіймаю, подаю*) – головна артерія, що виходить з серця.

**64. Аптéчка медúчна автомобíльна (А́МА)** (*мед.*) – комплекс медичних засобів, що призначені для надання першої медичної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та в поточному режимі експлуатації. В залежності від призначення (кількості пасажирів у транспортному засобі чи в колісних тракторах) існує комплектація медичних засобів АМА-1 (до восьми включно місць пасажирів, крім сидіння водія) та АМА-2 (більше восьми місць пасажирів, крім сидіння водія).

АМА повинні комплектуватися двома комплектами медичних засобів: аварійним та експлуатаційним. *Аварійний комплект АМА* – комплект медичних засобів, що призначений для надання першої медичної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортної пригоди виключно в разі отримання ними значних травм та ушкоджень. (Значна травма (ушкодження) – травма, яка являє собою загрозу життю або здоров'ю людини). *Експлуатаційний комплект АМА* – комплект медичних засобів, що призначений для надання першої медичної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та в поточному режимі експлуатації транспортних засобів в разі отримання постраждалими незначних ушкоджень.

**65. Аритмі́я** (*мед.*) (*грец. а* – заперечна частка не і *ρυθμος* – ритм; неузгодженість) – 1) порушення нормального ритму діяльності серця; 2) неправильний ритм серцевих скорочень, що пов'язаний зі змінами функції провідної системи серця. Аритмі́ї серця – група порушень діяльності серця, котрі спричинені порушенням його властивостей: розладом ритмічності (автоматизму скорочень), послідовності та сили скорочень серцевого м'яза, збудливості, провідності. Аритмія – узагальнююче поняття, яке включає в себе як *тахікардію* (прискорений ритм роботи серця), так і *брадикардію* (уповільнений ритм роботи серця). Аритмія спостерігають при багатьох захворюваннях, зокрема при хворобах серця (міокардит, міокардіосклероз тощо), при порушеннях нервової регуляції серця, що не супроводжується патологічними змінами серцевого м'яза тощо.

**66. Аритмі́я мерехтли́ва** (*мед.*) – небезпечна тим, що відбувається застій крові, в результаті котрого в камерах серця (частіше у лівому передсерді) утворюються згустки крові (*тромби*). Але найбільш небезпечним є те, коли дрібні фрагменти тромбу (*емболи*) відриваються від стінки серця і разом з потоком крові потрапляють у коронарні судини, викликаючи інфаркт, а коли емболи досягають мозку – то й інсульт.

**67. Артеріа́льна гіперте́нзія (АГ)** (*мед.*) – хронічне захворювання, при якому головною діагностичною ознакою (симптомом) є стійке підвищення гідравлічного тиску у артеріальних судинах великого кола кровообігу. Підвищення артеріального тиску примушує серце працювати з більшим навантаженням через підвищений загальний периферичний судинний опір для забезпечення нормальної циркуляції крові у кровоносних судинах великого кола кровообігу.

**68. Арте́рія** (*мед.*) (*грец.*) – 1) кровоносна судина, що розносить кров від серця по всіх частинах тіла; 2) *перен.* важливий комунікаційний шлях.

**69. Асе́птика** (*мед.*) (*грец. а* – заперечна частка, дав.-гр. *σῆψις* – гниття; відсутність гниття) – комплекс заходів,

спрямованих на запобігання проникненню мікроорганізмів у рану, органи і тканини пацієнта (зараження рани) у процесі лікарських маніпуляцій – шляхом стерилізації, знезаражування предметів, котрі контактують з раною під час операції, лікування та ін. Основа асептики – знищення мікробів і їх спор у відповідних об'єктах та матеріалах з допомогою різних фізичних та хімічних методів.

**70. Асистолі́я** (*мед.*) – відсутність серцевих скорочень.

**71. АСУ́ доро́жнім ру́хом** – автоматизована система управління дорожнім рухом. Це складна кібернетична система, котра призначена для збирання, передачі, переробки і зберігання інформації про дорожній рух з метою оптимального управління ним.

В СРСР перша така експериментальна система з використанням електронно-обчислювальної техніки (далі – ЕОТ) була введена в дію у 1968 р. в м. Москва в районі Серпуховської застави. В 60-х роках XX ст. на її базі був розроблений проєкт загальноміської системи телеавтоматичного регулювання руху транспорту, скорочено «СТАРТ», яка розрахована на управління світлофорною сигналізацією одночасно на 1000 перехрестях.

У 1975 р. в м. Алма-Аті була здана в експлуатацію в обсязі першої черги АСУ «Місто», яка дозволяла не тільки регулювати світлофорною сигналізацією дорожній рух в місті, але й оптимально управляти розподілом транспортних потоків на дорогах з урахуванням їх завантаженості, тим самим значно підвищувати швидкість і безпеку руху.

АСУ д. р. визначає інтенсивність і швидкість руху транспортних засобів в контрольованій зоні, підбирає для них оптимальний режим проїзду перехресть з мінімальними втратами часу на зупинки перед світлофорами. Вона може вносити корективи в програму роботи світлофора, змінювати тривалість того чи іншого сигналу, управляти багатопозиційними дорожніми знаками, зображення на котрих автоматично змінюються в залежності від ситуації на дорогах міста, переключати у випадку необхідності транспортні потоки на інші напрямки.

Для урахування інтенсивності транспортного потоку використовуються спеціальні датчики, котрі встановлені перед перехрестям. Такі датчики здатні зафіксувати будь-яку транспортну одиницю, котра рухається зі швидкістю від 3 до 120 км/год.

Інформація про інтенсивність руху транспортного потоку поступає на центральний управляючий пункт. Тут з допомогою ЕОТ відбувається оброблення інформації, яка надійшла, з метою підготовки оптимального рішення. Прийняте рішення у виді електричних команд повертається на перехрестя до багатопрограмних контролерів, котрі управляють сигналізацією світлофорів, а також до керованих дорожніх знаків.

АСУ д. р. – замкнута система, яка працює за принципом зворотнього зв'язку. Оператор центрального пункту управління, спостерігаючи за дорожньою ситуацією на мнемосхемі і на телеекранах, може в будь-який момент втрутитися у роботу системи і навіть дати усні вказівки водіям через підсилювачі звуку, що встановлені на перехрестях.

Досвід показує, що використання АСУ д. р. приблизно на 20–25 % підвищує пропускну здатність дорожньої мережі і сприяє зниженню кількості дорожньо-транспортних пригод.

**72. Асфі́ксія** (*мед.*) (*грец. букв.* – відсутність пульсу), задуха, *ядуха* – 1) різкий розлад дихання, який виникає внаслідок нестачі в крові і тканинах кисню (*гіпоксія*) і надмірного накопичення в них вуглекислого газу (*гіперкапнія*); 2) стан наростання задухи, що проявляється симптомокомплексом розладу діяльності нервової системи, дихання та кровообігу; 3) стан організму, котрий викликаний кисневим голодуванням та надлишком вуглекислого газу в його крові та тканинах. Припинення надходження повітря в легені протягом 2–3 хвилин призводить до надмірного вмісту вуглекислоти, людина, як правило, непритомніє. Далі може зупинитись серце і наступити смерть.

**73. Асфі́ксія газозамі́сна** (*мед.*) – виникає при тривалому вдиханні людиною газів (наприклад, чадного,

світильного чи вуглекислого газу), молекули котрих при з'єднанні з еритроцитами крові витісняють з неї кисень і збільшують концентрацію вуглекислого газу.

**74. Асфі́ксія компресі́йна** (*мед.*) – виникає при здавленні грудей і живота, коли разом з порушенням зовнішнього дихання через обмеження дихальних екскурсій відбувається різке порушення загального кровообігу, що призводить до неможливості вступу артеріальної крові у велике коло кровообігу, а венозної – у легені. При цьому легені переповнюються збагаченою киснем кров'ю і на тлі повільного темпу настання смерті розвивається *набряк легенів*, який отримав назву «*карміновий*» (від *фр. carmine* – червоний).

**75. Асфі́ксія механі́чна** (*мед.*) – в залежності від причин її розвитку виділяють п'ять видів (форм): 1) *дислокаційна асфіксія* – виникає при *западанні язика* у хворих з двостороннім переломом нижньої щелепи (особливо у підборідному відділі). Зміщений назад корінь язика тисне на надгортанник і закриває вхід у гортань. Невідкладна допомога при дислокаційній асфіксії полягає в тому, що постраждалого вкладають на бік (на сторону пошкодження) або обличчям вниз так, щоб рот і ніс його не торкалися твердої основи (землі, носилок та ін.). При необхідності слід прошити язик (у горизонтальній площині) і фіксувати кінці ниток навколо шиї або до надійно накладеної пов'язки; 2) *обтураційна асфіксія* – розвивається внаслідок *закриття верхніх дихальних шляхів чужорідним тілом*, блювотними масами або кров'яним згустком. При обтураційній асфіксії слід пальцем (обернути марлею або бинтом) видалити з ротоглотки всі згустки крові і чужорідні тіла. По можливості, вакуум-відсмоктуванням очистити порожнину ротоглотки, що забезпечить вільне проходження повітря. Не можна при обтураційній асфіксії прошивати язик, оскільки це сприяє просуванню чужорідного тіла в нижні відділи верхніх дихальних шляхів; 3) *стенотична асфіксія* – виникає *при набряку гортані*, голосових зв'язок і тканин підзв'язкового простору, при здавленні задніх

відділів гортані гематомою. Діагностика і усунення її можливі лише в клінічних умовах після відповідного обстеження. Лікування судини, що кровоточить, на шиї з видаленням крові, котра вилилася, і проведенню протинабрякової терапії запобігають прогресуванню дихальної недостатності. При наростанні її можна зробити крікотомію, товстою голкою пункту вати трахею через щитоперснєвидну зв'язку або її кільця, при показах – накласти трахеостому. Прошивання язика не показане; 4) *клапанна асфіксія* – розвивається *при закритті входу в гортань клаптем з розірваних м'яких тканин* із задньої стінки піднебіння (під час вдиху потерпілий присмоктує звисаючий клапоть і у вигляді клапана перекриває доступ повітря через голосову щілину в трахею і бронхи). Цей вид асфіксії може бути прийнятий за обтураційну. Проте при спробі видалити пальцем чужорідне тіло з ротоглотки вдається виявити клапоть м'яких тканин. У таких випадках хворих з клапанною асфіксією слід транспортувати в положенні на боці (на стороні пошкодження) або в положенні сидячи з опущеним вниз обличчям. В екстремальній ситуації, коли неможливо накласти трахеостому, життя постраждалого може бути врятоване, якщо зробити крікотомію або пунктувати трахею товстою голкою через щитоперснєвидну зв'язку або між кільцями трахеї. Радикальна допомога полягає в підшиванні клаптя м'яких тканин в правильному положенні або відсіканні його при неможливості збереження. Проводить її хірург-стоматолог; 5) *аспіраційна асфіксія* – спостерігається при попаданні (аспірації) в трахею і бронхи *блювотних мас, згустків крові і вмісту порожнини рота*. При аспірації крові, слини, блювотних мас пораненому необхідно додати положення, яке сприяє закінченню витіканню рідини з дихальних шляхів.

**76. Асфі́ксія обструкти́вна** (*мед.*) – виникає при закупорці дихальних шляхів, може виникнути через потрапляння сторонніх тіл, наприклад зубних протезів, якщо за недоглядом анестезіолога вони не були зняті до початку наркозу, вдихання дрібних предметів дітьми,

значного скупчення слизу, потраплянні блювотних мас, западанні язика, стисканні пухлиною, спазми голосової щілини при дифтерії через закупорку дифтерійними плівками, тощо.

**77. Асфі́ксія паралі́тична** (*мед.*) – виникає при передозуванні наркотичними речовинами, які можуть викликати параліч м'язів діафрагми, або пригнічувати діяльність дихального центру. Характерна також при деяких отруєннях.

**78. Афе́кт** (*психол.*) (від *лат. affectus* – хвилювання, пристрасть) – сильний і відносно короткотривалий емоційний стан переживання (лють, жах, відчай, екстаз, екзальтація тощо); приступ сильного збудження, який супроводжується соматовегетативними виявами; найсильніша емоційна реакція, яка повністю захоплює людину і підкоряє її думки і рухи.

У стані афекту знижується ступінь самовладання. Подолання афекту багато в чому залежить від моральних якостей особистості; найлегше воно здійснюється на початковій стадії виникнення афекту.

**79. Афе́кт неадеква́тності (афекти́вні пору́шення)** (*психол.*) – негативний емоційний стан, який виникає у зв'язку з неуспіхом у діяльності і для якого характерне ігнорування самого факту неуспіху або небажання визнати себе його винуватцем. Виявляється в імпульсивних діях.

## Б

**80. Бага́ж** – вантаж, розміри якого не перевищують 100х50х30 сантиметрів, вагою від 10 до 40 кілограмів.

**81. Бага́жна квита́нція** – документ, який видається пасажиру на підтвердження факту прийняття багажу для перевезення або зберігання, із зазначенням його цінності, вартості перевезення та зберігання.

**82. «Багатоколі́йна залізни́ця»** – дорожній знак 1.30, котрий попереджує водіїв про те, що на шляху їх руху

1.30

розміщений *необладнаний* шлагбаумом залізничний переїзд через залізницю, котрий має дві колії і більше. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється на одній опорі з світлофором (при наявності на залізничному переїзді світлофорної сигналізації), а при її відсутності – на відстані не ближче 10 м до ближньої рейки.

**83. Бактерици́ди** (бактерії і ... циди) – речовини, здатні вбивати бактерії та інші мікроорганізми.

**84. Бактерици́дний** – здатний убивати бактерії та інші мікроорганізми. Бактерицидна лампа – газорозрядна ртутна лампа низького тиску. Використовують для знезаражування ультрафіолетовим промінням повітря в приміщеннях, води тощо, а також з лікувальною метою.

**85. Бакте́рії** (*грец*. паличка) – мікроскопічні, здебільшого одноклітинні, організми. Беруть участь у кругообігу речовин. Ряд бактерій використовують у промисловості, медицині. Багато видів – збудники хвороб людини та свійських тварин. У разі недодримання учасниками дорожнього руху (наприклад, автотуристами) санітарно-гігієнічних вимог можуть захворіти багатьма інфекційними хворобами.

**86. Банда́ж** (*фр*. пов'язка, стрічка) – 1) *мед.* еластична пов'язка для підтримування певного органа; 2) *тех*. металеве кільце (пояс, обід), яке надівають на частини машин для зміцнення їх або подовження строку служби.

**87. Баротра́вма** (баро... і травма) – ушкодження організму внаслідок різких змін атмосферного тиску

**88. Баци́ли** (*лат*. паличка) – паличко-подібні бактерії. За несприятливих умов утворюють спори. Багато видів бацил – збудники небезпечних хвороб у людини і тварин.

**89. Безпе́ка** – 1) стан захищеності особи та суспільства від ризику зазнати шкоди; 2) збалансований, за експертною оцінкою, стан людини, соціуму, держави, природних, антропогенних систем тощо.

**90. Безпе́ка доро́ги** – властивості дороги, що забезпечують безпечний рух нею транспортних засобів і відсутність негативного впливу на оточуюче середовище.

Подібно безпеці транспортного засобу, безпека дороги складається з активної, пасивної, післяаварійної і екологічної безпеки.

***Активна безпека дороги*** – це її властивості, які перешкоджають виникненню дорожньо-транспортної події. Головна вимога до дороги – надійні зчіпні якості проїзної частини, від яких залежить динаміка руху транспортних засобів, можливість зупинитися перед перешкодою, безпечно виконати маневр.

Для забезпечення надійних зчіпних якостей дорожнє покриття повинне бути жорстким. Для цієї мети до складу дорожнього одягу вводять дрібні фракції дорожньо-будівельних матеріалів, які виступають над поверхнею дороги і забезпечують добре зчеплення шин з дорогою. Відомі випадки нарізки на дорожньому полотні неглибоких канавок, що перетинають дорогу на всій її ширині. Канавки покращують зчіпні якості дороги і сприяють відведенню води, що дуже важливо для безпеки руху. Вода погіршує зчеплення шин з дорогою, а великі глибокі калюжі є серйозною перешкодою при русі з високою швидкістю. Потоки води, що піднімаються в повітря, забруднюють скло вікон автомобілів та одяг пішоходів, погіршують видимість. Для відведення води з поверхні проїзної частини дороги завжди роблять із схилом в поперечному профілі. Вода, стікаючи з проїзної частини, потрапляє на узбіччя, смугу відведення і вбирається ґрунтом.

Елементом активної безпеки дороги є *узбіччя*. На них зупиняються транспортні засоби і цим самим не створюють перешкод іншим учасникам дорожнього руху. В небезпечній ситуації можна скористатися узбіччям для об'їзду раптово виниклої перешкоди. Для цього узбіччя повинно бути достатньої ширини, рівним, незволоженим.

На активну безпеку дороги впливають її *геометричні параметри*: ширина проїзної частини і окремих смуг руху, схили, радіуси закруглень, ширина розділювальної смуги. Добре стаціонарне освітлення дороги в темну пору доби забезпечує хорошу видимість. Іноді поблизу перехрестя поверхню дороги роблять хвилястою − коли автомобіль в'їжджає на цю ділянку, його починає трясти

і водій вимушений знижувати швидкість. Такий елемент дороги називають *пристроями примусового зниження швидкості транспортних засобів*. На заміських дорогах між суміжними смугами руху уздовж лінії розмітки іноді встановлюють розмічувальні дорожні вставки (виступи). Якщо водій засне на такій дорозі і автомобіль почне з'їжджати із смуги, він наїжджає на кнопки, які або починають трясти його, або опускаються вниз і видають при цьому різні звуки.

На закругленнях заміських доріг, що пролягають у відкритій місцевості, де утруднено сприйняття повороту в темну пору доби, уздовж узбіччя встановлюють стовпчики з світлоповертачами: *справа* – червоними, *зліва* – білими. В світлі фар світлоповертальні елементи світлоповертачів на стовпчиках чітко позначають межу дороги.

До елементів активної безпеки дороги відносяться *дорожні знаки*, *світлофори*, а також інші пристрої і елементи конструкції, що підтримують безпечний режим руху.

***Екологічна безпека дороги*** – це її властивості, що забезпечують відсутність шкідливого впливу дороги на оточуюче середовище. При будівництві доріг застосовують різні речовини, які не повинні бути токсичними – при розчиненні у воді і потраплянні у ґрунт вони не мають отруювати рослинність та мешканців верхнього шару ґрунту: комах, черв'яків, гризунів та ін.

Взимку під час ожеледиці дороги посипають сіллю або поливають соляними чи кислотними розчинами. Ці дуже небезпечні для живих організмів речовини згодом з таненням снігу змиваються з дороги, вбираються у ґрунт і також роблять згубний вплив на рослинність та тваринний світ.

Дуже часто через дорогу переганяють худобу і домашню птицю. На дорозі за населеним пунктом з'являються й дикі тварини. Не розуміючи небезпеки від автомобілів, що рухаються з високою швидкістю, вони часто виходять їм назустріч і гинуть під колесами. Так, наприклад, в Швеції в 1979 році було зареєстровано 3500 дорожньо-транспортних подій, пов'язаних з наїздом на лосів.

Близько 8 % дорожньо-транспортних подій спричиняється дорожніми умовами. Найважливішими з них є слизькість поверхні і рівність дороги.

Недостатнє зчеплення (слизькість покриття) може бути викликано різними причинами − дорога може бути слизькою від води, снігу або через особливості дорожньої одежі. Дещо підвищену слизькість має свіжоукладений асфальт. Шляховики говорять: «Дорога потіє». Перед такими ділянками доріг звичайно встановлюють знаки обмеження швидкості, які багатьом водіям незрозумілі: нова дорога, і раптом – обмеження швидкості.

Проте не зовсім правильно вважати, що чим вищою є слизькість покриття, тим більше жертв на дорозі. Спостереження за аварійністю показують, що при погіршенні дорожніх умов, викликаних зміною погоди, зменшується кількість дорожньо-транспортних події з важкими наслідками, але збільшується кількість дрібних подій без потерпілих. Це пояснюється тим, що при такій досить різкій зміні умов руху водії підвищують свою транспортну дисципліну, уважність і обережність.

Аналогічний вплив на безпеку руху мають нерівності дороги. З одного боку, збільшення нерівностей сприяє коливанням автомобіля, при великій швидкості можливий відрив коліс від дороги; при об'їзді перешкоди можливе перекидання транспортного засобу. З другого боку, на нерівній дорозі водії знижують швидкість руху, а значить, і зросте небезпека. Тому в кожному конкретному випадку наслідок залежить від того, які чинники виявилися більш значущими.

Цікаві результати були отримані при вимірюванні швидкостей руху на міських дорогах з різним ступенем рівності. На рівних дорогах збільшення частки легкових автомобілів у транспортному потоці приводить до збільшення середньої швидкості руху потоку. Це і зрозуміло, оскільки легкові автомобілі більш динамічні у порівнянні з вантажними та автобусами.

На дорогах з нерівностями збільшення частки легкових автомобілів призводить до зниження середньої

швидкості потоку. Це відбувається внаслідок того, що легкові автомобілі переважно знаходяться в індивідуальному користуванні. Їх власники, прагнучи зберегти автомобілі, знижують на таких дорогах швидкість. Водії вантажних автомобілів цього не роблять, вважаючи, що підвіска вантажного автомобіля достатньо надійна. Та й колеса у вантажних автомобілів більші, ніж у легкових, тому ті ж нерівності для них є менш небезпечними.

При дуже великих нерівностях на дорозі, коли середня швидкість транспортного потоку не перевищує 10 км/год, збільшення частки легкових автомобілів у транспортному потоці призводить до збільшення середньої швидкості потоку. Причина цього полягає в тому, що розміри нерівностей досягли такої величини, коли вантажні автомобілі не можуть не знижувати швидкості руху. В проміжках між нерівностями вони не встигають розігнатися і не намагаються цього робити. Легкові ж автомобілі, які є більш маневреними і динамічними, об'їжджають деякі перешкоди, а в проміжках між ними встигають розігнатися, тому при збільшенні їх частки у транспортному потоці його середня швидкість збільшується.

Ділянки доріг з нерівностями особливо небезпечні в тому випадку, якщо водій не попереджений про них дорожнім знаком. Тому працівникам патрульної поліції в даному випадку належить провідна роль в справі забезпечення безпеки на окремій ділянці дороги.

Поздовжній і поперечний профіль дороги робить психологічний вплив на водія: монотонна або різноманітна дорога стомлює або бадьорить і т.д. На вузькій дорозі з крутими поворотами водій постійно знаходиться у напруженні, тому швидше втомлюється. На широкій рівній дорозі з великими радіусами закруглень у водія *притупляється відчуття швидкості*, від відносної бездіяльності він втрачає активність, уважність. Тут достатньо можливим є настання *стану парагіпнозу*. Трапляється так, що, звикнувши до високої швидкості руху і недооцінюючи її, водій входить у поворот на високій швидкості, у зв'язку з чим виявляється на смузі зустрічного руху або

ушкоджує свій автомобіль на нерівностях, або залишає на крутому віражі гумовий слід від бокового заносу чи екстреного гальмування. Перед з'їздом з автомагістралі, якою водій рухався з високою швидкістю, слід завчасно розпочати зниження швидкості, а не піддаватися спотвореним (неадекватним) відчуттям. Звичайно, будь-який з'їзд з автомагістралі добре проглядається здалеку і йому передує попереджувальний знак-покажчик за 500–800 м. Звідси й треба починати знижувати швидкість, контролюючи її за спідометром.

***Під пасивною безпекою дороги*** розуміють її властивості, що знижують тяжкість наслідків дорожньо-транспортної події, якщо така відбулася. Одним з елементів пасивної безпеки є огорожі, які встановлюють на небезпечних ділянках доріг з заокругленнями з крутими і високими схилами. Вони запобігають падінню автомобіля з дороги, з'їзду в озеро, річку чи іншу водну перешкоду.

На гірських дорогах застосовують так звані аварійні тупики, в які можуть заїхати автомобілі, в котрих вийшли з ладу гальма. Аварійні тупики влаштовують з тієї сторони, якою автомобілі рухаються під уклон. Тупик є відгалуженням від дороги з крутим підйомом, з'їхавши на який автомобіль швидко втрачає швидкість і зупиняється. Водію залишається поставити автомобіль так, щоб при скочуванні назад він вперся в камінь, в скелю або в якусь іншу перешкоду. Гірські спуски, як правило, затяжні, тому їх облаштовують декількома аварійними тупиками на кожному небезпечному спуску і перед кожним тупиком встановлюють великий покажчик з текстом «Через 100 м аварійний тупик».

До пасивної безпеки дороги відноситься стан прилеглої до неї території. Якщо це тротуар з інтенсивним пішохідним рухом (в місті) або кам'яниста нерівна поверхня (за містом), то з'їзд автомобіля з дороги при дорожньо-транспортній події приведе до важких наслідків. Якщо ж, наприклад, прилегла до дороги територія рівна і засаджена щільним чагарником, наслідки з'їзду автомобіля з дороги будуть менш важкими.

***Післяаварійна безпека дороги*** – це її властивості, що забезпечують найшвидшу ліквідацію наслідків дорожньо-транспортної події. Для цієї мети дороги обладнують телефонами, за допомогою яких можна повідомити в патрульну поліцію про випадки ДТП, викликати «швидку допомогу». На заміських дорогах встановлюють також знаки сервісу:

6.1 «Пункт першої медичної допомоги» – для доставки потерпілих до лікувальної установи при потраплянні учасників дорожнього руху у ДТП;

6.5 «Пункт технічного обслуговування» – для транспортування пошкоджених автомобілів в ремонт;

6.10 «Дорожні станції патрульної поліції» з вказівкою відстані – для виклику працівників поліції;

6.15 «Місце відпочинку» – для усунення пошкоджень, що виникли в результаті події, відпочинку водія та пасажирів.

**91. Безпе́ка доро́жнього ру́ху** – комплекс заходів, котрі забезпечують попередження виникнення загроз нормальному руху транспортних засобів і пішоходів.

В Україні приділяється значна увага Б.д.р. на автотранспорті – одній з важливих ланок економіки. Постійне зростання парку транспортних засобів і збільшення в зв'язку з цим інтенсивності дорожнього руху висувають проблему забезпечення Б.д.р. як одне з найважливіших державних завдань. На початку 60-х років на автотранспортних підприємствах були організовані спеціалізовані служби Б.д.р. У співпраці з органами Державтоінспекції МВС України, дорожніми і комунальними організаціями, а також за участі громадськості працівники цих служб здійснювали заходи з попередження дорожньо-транспортних пригод.

Б.д.р. – складна комплексна проблема, котра об'єднує соціальні і економічні аспекти. Серед соціальних завдань немає більш важливої, ніж турбота про життя і здоров'я українських громадян. Тому особливе значення набуває діяльність, котра спрямована на попередження випадків поранень, а тим більш загибелі людей в результаті дорожньо-транспортних пригод. Сутність

економічного аспекту Б.д.р. Полягає не тільки у зниженні прямих втрат економіки від аварійності, але й у створенні передумов для руху з більш високими швидкостями за рахунок покращення умов безпеки.

Дорожній рух є складним процесом переміщення транспортних засобів дорогами, в котрому дії його учасників (водіїв, пішоходів і пасажирів) визначаються спеціальними правилами. У зв'язку з цим Б.д.р. визначається характеристиками всіх складових його компонентів (водій – автомобіль – дорога – середовище) і ступенем досконалості самих правил. Крім того, учасником дорожнього руху, котрий також впливає на його безпеку, є пішохід.

Частіше всього загрозу Б.д.р. створюють самі водії через невміння швидко і вірно оцінювати обстановку на дорозі, яка динамічно змінюється, виходячи з цього – обирати найбільш безпечний режим руху і відповідно правильно керувати автомобілем. Кожен водій повинен знати свої можливості, наскільки швидко він може впевнено орієнтуватися в дорожній обстановці, правильно реагувати на її зміни і в залежності від цього обирати режим руху, котрий буде безпечний для всіх його учасників.

Для підвищення Б.д.р. здійснюються заходи з удосконалення конструкції транспортних засобів, проводиться будівництво і реконструкції автомобільних доріг, покращується організація технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, підвищується ефективність підготовки висококваліфікованих водіїв, осучаснюються методи організації та контролю за дорожнім рухом тощо.

**92. Безпе́ка життєді́яльності** – галузь знання та науково-практичної діяльності, спрямованої на вивчення загальних закономірностей виникнення небезпек, їх властивостей, наслідків впливу їх на організм людини, основ захисту здоров'я та життя людини і середовища її проживання від небезпек, а також на розробку і реалізацію відповідних засобів та заходів щодо створення і підтримки здорових та безпечних умов життя і діяльності людини як у повсякденних умовах побуту та виробництва, так і в умовах надзвичайних ситуацій.

**93. Безпе́ка люди́ни** – складова характеристика стратегічного напрямку людства, що визначений ООН як «сталий людський розвиток».

**94. Безпе́ка систе́м** – наука, що застосовує інженерні та управлінські принципи для забезпечення необхідної безпеки, вчасного виявлення ризику небезпек, застосування засобів по запобіганню та контролю цих небезпек протягом життєвого циклу системи та з урахуванням ефективності операцій, часу та вартості.

**95. Безпе́ка тра́нспортного за́собу** – розрізняють активну, пасивну, післяаварійну і екологічну безпеку транспортного засобу (*див.* ст. *Конструктивна безпека транспортного засобу*).

**96. Безпе́чна диста́нція** (*за визначенням ПДР*) – відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка у разі його раптового гальмування або зупинки дасть можливість водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти зіткненню без здійснення будь-якого маневру.

**97. Безпе́чна шви́дкість** (*за визначенням ПДР*) – швидкість, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах.

**98. Безпе́чний інтерва́л** (*за визначенням ПДР*) – відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху.

**99. Бі́ль** (*мед.*) – відчуття фізичного страждання, котре виникає внаслідок сильних подразнень нервової системи і є захисною реакцією організму; своєрідний психофізіологічний стан людини, котрий проявляється як неприємний, подавляючий, іноді – нестерпне почуття.

**100. Біологі́чна сме́рть (спра́вжня сме́рть)** – припинення життєдіяльності організму. У теплокровних людини смерть пов'язана насамперед із припиненням дихання і кровообігу. У медицині вивченням смерті займається наука *танатологія*.

**101. Блокува́ння коліс** – визначається водієм за наступними *ознаками*: припинення подальшого зниження швидкості руху, не дивлячись на збільшення зусилля на педаль гальма; виникнення відчуття бокового занесення автомобіля; сприйняття звуку від ковзаючої покришки.

При щонайменших проблемах, пов'язаних з втратою стійкості автомобіля, потрібно терміново перейти до ступінчастого або переривистого способу гальмування і у жодному випадку не намагатися натискувати та утримувати педаль гальма в такому положенні.

На деяких автомобілях встановлюються *антиблокувальні гальмівні системи* (АБС), які спеціальним пристроєм ослаблюють дію гальм, коли колеса знаходяться на межі блокування. АБС не відміняє закони фізики, сили, що діють на транспортний засіб, гальмівні сили, погодні умови і дорожнє покриття. Тому занесення автомобіля з АБС теж можливе!

**102. «Боковий ві́тер»** – дорожній знак 1.17, котрий інформує про наближення до ділянки дороги, на котрій можливий сильний боковий вітер (гірські ущелини, виїзди з закритого місця (населеного пункту) на відкриту територію (в місті – між багатоповерховими будинками), ділянки доріг вздовж водойм, мостів, гірські перевали, високі насипи тощо. Відноситься до групи попереджувальних знаків.

1.17

При швидкості вітру 20 м/с на легковий автомобіль діє додаткова бокова сила, яка дорівнює приблизно 200–250 кг. Така бокова сила може вплинути на прямолінійний рух транспортних засобів. Тому водіям, які наближаються до небезпечної ділянки, позначеної знаком, рекомендується знизити швидкість і вжити всі заходи, котрі будуть забезпечувати безпеку руху. Для інформування водіїв про довжину небезпечної ділянки разом зі знаком 1.17 може встановлюватися табличка 7.2.1 «Зона дії». За потреби на таких небезпечних ділянках можуть встановлюватися знаки 3.29 (3.31) «Обмеження швидкості руху».

**103. Бо́нус-ма́лус** (*страхування*) – система підвищень або знижок до базової ставки страхового тарифу,

за допомогою якої страховик коригує страхову премію залежно від того, чи були страхові випадки по відношенню до об'єкта страхування у певному проміжку часу.

**104. Бордю́р** – бортові камені, які відокремлюють проїзну частину вулиці від тротуару, а також тротуар від газонів, клумб тощо. Висота бордюру – відстань від покриття проїзної частини вулиці (дороги) до верхньої площини бордюру.

**105. Бо́рна кислота́** (*acidumboricum*) – білий кристалічний порошок, розчиняється у воді. Застосовується у виді 2 % розчину для промивання слизових оболонок, ран, порожнин.

**106. Ботулі́зм** (*лат. botulus* – кишка, ковбаса) – важка токсикоінфекційна хвороба людини, котра спричинюється отруєнням токсином бактерії, який утворює в деяких харчових продуктах спорогенна паличка ботулізму. Назва хвороби пов'язана з тим фактом, що перші описані випадки захворювань були обумовлені вживанням заражених кров'яних і ліверних ковбас. Ботулізм характеризується ураженням нервової системи, переважно продовгуватого і спинного мозку.

**107. Брадикарді́я** – зниження частоти серцевих скорочень нижче 60 за хвилину.

**108. Бриґа́да е́кстреної меди́чної допомо́ги (ЕМД)** – бригада екстреної (швидкої) медичної допомоги; структурна одиниця станції екстреної (швидкої) медичної допомоги або центру екстреної медичної допомоги та медицини катастроф, завданням якої є надання екстреної медичної допомоги людині у невідкладному стані безпосередньо на місці події та під час перевезення такої людини до закладу охорони здоров'я відповідно до Закону України «Про екстрену медичну допомогу».

**109. Бро́нхи** (*анат.*) (*давньогрец. βρόγχος* – дихальне горло, трахея) – розгалуження дихального горла у вищих хребетних і людини.

**110. Бронхіо́ли** (*анат.*) – кінцеві розгалуження бронхів, найдрібніші бронхи.

**111. Бронхі́т** – запалення слизової оболонки бронхів; захворювання, що характеризується запаленням бронхів з переважним ураженням їхньої слизової оболонки. *Гострий бронхіт* – запальний процес слизової оболонки бронхів, часто поєднується з запаленням носа, горла, гортані, трахеї, процес починається з носоглотки і спускається по дихальним шляхом; розвитку захворювання сприяє виснаження, перевтома, нервово-фізичне перенапруження, переохолодження.

**112. Бронюва́ння мі́сця (кількóх мі́сць)** – попереднє замовлення місця (кількох місць) в автобусі з відстроченням платежу на визначений строк, виключно під час виконання регулярних пасажирських перевезень.

**113. Буксирува́ння** – переміщення одного механічного транспортного засобу з допомогою іншого із застосуванням буксиру (гнучкого або жорсткого зчеплення) або способом часткового навантаження.

**Рис. 1.** Сигнальний щиток розміром 200х200 мм

Дозволяється Б. механічних транспортних засобів із застосуванням гнучкого або жорсткого зчеплення або способом часткового навантаження буксированого транспортного засобу на платформу або на спеціальне опорне пристосування буксируючого транспорту без причепа тільки за умови забезпечення надійного кріплення буксированого транспортного засобу (з технічно справними зчіпними пристроями як у буксированого транспортного засобу, так і у транспортного засобу, що буксирує). Швидкість при Б. не повинна перевищувати 50 км/год.

При Б. з допомогою жорсткого зчеплення відстань між транспортними засобами повинна бути не більше 4 м, оскільки в іншому випадку може виникнути поздовжній вигин штанги під дією буксируваного засобу, а при Б. з допомогою гнучкого зчеплення – 4–6 м. При цьому на гнучкому з'єднувальному зчепленні через кожен метр встановлюються сигнальні щитки або прапорці розміром 200 х 200 мм, з обох боків котрих по діагоналі нанесені червоні і білі смуги, що чергуються, із світлоповертального матеріалу завширшки 50 мм (за винятком використання гнучкого зчеплення з покриттям із світлоповертального матеріалу).

При Б. із застосуванням гнучкого або жорсткого зчеплення за кермом буксированого транспортного засобу повинен знаходитися водій, крім випадків, коли Б. здійснюється з допомогою жорсткого зчеплення, конструкція котрого забезпечує буксированому транспортному засобу повторення траєкторії руху транспортного засобу, що буксирує, колією буксируючого автомобіля незалежно від величини поворотів.

При Б. на гнучкому зчепленні у буксированого транспортного засобу повинні бути справні робоча гальмова система і рульове керування, а при Б. на жорсткому зчепленні – рульове керування. Транспортний засіб з несправним рульовим керуванням повинен буксируватися шляхом його часткового навантаження.

Відповідальність за порушення правил Б. несуть водії буксируваного і буксируючого транспортних засобів.

Забороняється Б.: транспортного засобу з несправною гальмівною системою, якщо маса буксируваного транспортного засобу перевищує половину загальної фактичної маси буксируючого; в ожеледицю на гнучкому зчепленні; при загальній довжині зчеплених транспортних засобів, котра перевищує 22 м (маршрутних транспортних засобів – 30 м); двохколісними мотоциклами без бокового причепа, а також мотоциклів, мопедів чи велосипедів і їх самих; двох і більше механічних транспортних засобів одночасно; транспортним засобом з причепом; автобусами. Як виняток одночасне Б. двох механічних транспортних засобів допускається тільки способом часткового навантаження або на жорсткому зчепленні. При цьому порядок Б. повинен визначатися організацією, яка транспортує, і узгоджуватися з місцевою патрульною поліцією.

При Б. на гнучкому або жорсткому зчепленні забороняється перевезення людей в буксированому тролейбусі, автобусі і в кузові вантажного автомобіля (крім салону легкового автомобіля, в котрому є ремені безпеки для кожного сидіння). При Б. способом часткового навантаження забороняється перебування людей в кабіні або кузові буксированого транспортного засобу, а також в кузові буксируючого.

При Б. в денний час доби незалежно від умов видимості на буксируючому транспортному засобі повинно бути включено ближнє світло фар, а на буксированому в будь-який час доби – аварійна світлова сигналізація.

**114. Буксирува́ння** (*за визначенням ПДР*) – переміщення одним транспортним засобом іншого транспортного засобу, яке не належить до експлуатації автопоїздів (транспортних составів) на жорсткому чи гнучкому зчепленні або способом часткового навантаження на платформу чи на спеціальне опорне пристосування.

## В

**115. Валідо́л** (*лат*. міцний, здоровий і *...ол*) – лікарський препарат, заспокійливий, судинорозширювальний і проти блювотний засіб.

**116. Валокорди́н** (*лат*.) – заспокійливий лікарський препарат.

**117. Вантáж** – всі предмети з моменту прийняття для перевезень до здачі одержувачу вантажу.

**118. Вантажі́ підви́щеної небезпе́ки** – небезпечні вантажі, що можуть бути використані не за призначенням, а в терористичних цілях та відповідно призвести до тяжких наслідків, зокрема масової загибелі людей або великих руйнувань. Перелік вантажів підвищеної небезпеки визначається згідно з главою 1.10 додатка А до ДОПНВ.

Відповідно до ДОПНВ передбачаються дев'ять класів небезпечних вантажів (речовин, матеріалів тощо), деякі з котрих мають 1–2(3) підкласи.

**Рис. 1.** Розпізнавальний знак «Інформаційна таблиця небезпечного вантажу»

**119. Вантáжна автомобі́льна ста́нція** – комплекс будівель, споруд, призначених для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами та надання транспортно-експедиційних послуг перевізникам.

**120. Вантáжне мі́сце** – умовна одиниця вантажу для приймання його для перевезення або здачі

вантажоодержувачу при здійсненні навантаження або розвантаження рухомого складу.

**121. Вантáжний автомобíль** (*за визначенням ПДР*) – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів.

**122. Вантáжний контéйнер** – одиниця транспортного обладнання багаторазового використання, призначена для перевезення та короткочасного зберігання вантажів без проміжних перевантажень, зручна для механізованого навантаження та розвантаження, завантаження та вивантаження (внутрішній об'єм дорівнює 1 куб.м і більше).

**123. Вантáжний терміна́л (автопóрт)** – комплекс будівель, споруд, обладнаних навантажувальними засобами, призначених для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами, технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, надання транспортно-експедиційних та інших послуг перевізникам.

**124. Вантáжні перевéзення** – перевезення вантажів вантажними автомобілями.

**125. Вантáжність (вантажопідйóмність) трáнспортного зáсобу** – різниця між максимальною масою транспортного засобу (повною масою транспортного засобу) та спорядженою масою транспортного засобу, яка дорівнює масі вантажу, який можна завантажити та перевозити на транспортному засобі; найбільша маса вантажу, що перевозиться, яка вказана в технічній характеристиці транспортного засобу.

**126. Вантажовідпрáвник** – будь-яка фізична або юридична особа, яка подає перевізнику вантаж для перевезення.

**127. Вантажоодéржувач** – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку.

**128. Вáртість квиткá** – сума, що складається з вартості проїзду автобусом, автостанційного збору, плати за послуги з попереднього продажу квитків (за наявності такої).

**129. Ва́ртість прої́зду** – сума, за якою автомобільний перевізник, автомобільний самозайнятий перевізник здійснює перевезення, що включає вартість за тарифом, страховий платіж та податок на додану вартість.

**130. Ва́та** – матеріал, який виготовляється з бавовни; застосовується або хімічно очищена, знежирена (гігроскопічна) або необезжирена, невибілена – сіра або проста. Гігроскопічна вата володіє хорошою всмоктуваністю і швидко висихає, вона збільшує всмоктувальні властивості пов'язки, оскільки накладається на рану поверх марлі. Сіра вата застосовується лише під час накладання зігрівальних компресів і в якості підстилки під гіпсові пов'язки і лонгет.

**131. Великоваго́вий тра́нспортний за́сіб** – транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу, якщо максимальна маса або осьова маса перевищує хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху.

**132. Великоваго́ві́ та великогабари́тні тра́нспортні за́соби** – транспортні засоби, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні навантаження на вісь (осі) та загальна маса або габарити яких перевищують один з параметрів, що зазначені у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306. При цьому транспортний засіб не може вважатися великоваговим та/або великогабаритним, якщо його параметри не перевищують нормативи більш як на 2 відсотки.

**Рис. 1.** Розпізнавальний знак довгомірного транспортного засобу, довжина котрого з вантажем чи без нього перевищує 22 м, а також автопоїзди з двома і більше причепами

Довгомірні транспортні засоби, довжина яких з вантажем або без нього перевищує 22 м, а також автопоїзди з двома і більше причепами (незалежно від загальної довжини) повинні мати розміщений ззаду розпізнавальний знак (у формі прямокутника жовтого кольору розміром 1200 х 300 мм з каймою червоного кольору завширшки 40 мм) із світлоповертального матеріалу. На знакові чорним кольором наноситься зображення вантажного автомобіля з причепом і зазначається їхня загальна довжина в метрах.

**133. Великогабари́тний тра́нспортний за́сіб** – транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу, хоча б один з габаритних параметрів якого перевищує встановлені на території України допустимі параметри, зазначені у пункті 22.5 Правил дорожнього руху (затверджені постановою КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306 із змінами та доповненнями).

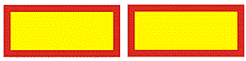


**Рис. 1.** Розпізнавальний знак довгомірного транспортного засобу

**134. Велосипе́д** – двох- або трьохколісний транспортний засіб (крім крісел колісних), котрий приводиться в рух мускульною силою особи, яка знаходиться на цьому транспортному засобі.

В Росії перший двохколісний В. був сконструйований в 1801 р. кріпаком Артамоновим. На сьогоднішній час В. є складовим елементом дорожнього руху. Для забезпечення безпеки руху В. повинен бути оснащеним справним гальмом, звуковим сигналом та світлоповертачами: спереду – білого кольору, по боках – оранжевого, позаду – червоного. Для руху в темний час доби або в умовах недостатньої видимості на В. повинен бути встановлений та ввімкнений ліхтар (фара).

Дозволяється рухатися на велосипедах особам, які досягли 14-річного віку. Велосипедисти повинні їхати проїзною частиною тільки в один ряд (один за одним) на відстані не більше 1 м від її правого краю, щоб не заважати іншим учасникам дорожнього руху. Для обгону, об'їзду, дозволеного повороту наліво і розвороту допускається віддалення від правого краю проїзної частини на відстань більше 1 м. Якщо велосипедист не створює перешкод пішоходам, то дозволяється рух узбіччям дороги.

При наявності поряд з дорогою спеціальної доріжки, позначеної знаком 4.14 «Доріжка для велосипедистів», водії В. зобов'язані рухатися тільки по ній. Якщо велосипедна доріжка пересікається з основною дорогою і перехрестя нерегульоване, то велосипедист зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, котрі рухаються основною дорогою, незалежно від того, з якого боку вони наближаються до перехрестя.

Велосипедисту дозволяється перевозити дорослого пасажира тільки в колясці, приєднаній до В., а дитину до

7 років – на додатковому сидінні, обладнаному надійно закріпленими підніжками.

Велосипедисту заборонено: їздити по тротуарам і пішохідним доріжкам (крім дітей до 7 років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих); їздити, не тримаючись за руль при русі по дорозі, та знімати ноги з педалей (підніжок); під час руху триматися за інший транспортний засіб; рухатися по автомагістралі та дорогах для автомобілів, а також по проїзній частині, коли поряд облаштовано велосипедну доріжку; перевозити вантажі, котрі заважають керуванню або розміри котрих по довжині і ширині більші ніж розміри В. на 0,4 м; буксирувати причеп, не передбачений для експлуатації з велосипедом; повертати наліво або розвертатися на дорогах з трамвайними коліями на дорогах з двома і більше смуг для руху в кожному напрямку. При необхідності повернути наліво на таких дорогах треба зійти з велосипеда і перевести його через дорогу, дотримуючись правила руху пішоходів, оскільки особи, які ведуть велосипед в руках, рахуються пішоходами.

**135. Велосипе́д** (*за визначенням ПДР*) – транспортний засіб, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому.

**136. Велосипеди́ст** (*за визначенням ПДР*) – особа, яка керує велосипедом.

**137. «Велосипе́дна доріжка»** – дорожній знак 4.14, який позначає доріжку з покриттям поза межами проїзної частини вулиці та/або дороги, яка розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах, кріслах колісних, немоторизованих засобах пересування і позначена дорожнім знаком та горизонтальною розміткою.

4.14

Цими доріжками дозволяється рух тільки на велосипедах. При відсутності тротуару або пішохідної доріжки по В.д. можуть рухатися також пішоходи. Відноситься до групи наказових знаків. Встановлюється безпосередньо перед велосипедною доріжкою або ділянками доріг, по котрим дозволено рух тільки на велосипедах. Заборонено

рух за знак інших транспортних засобів, в тому числі і пов'язаний з обслуговуванням об'єктів, які розміщені за ним.

Якщо смуга, котра призначена для руху велосипедистів, відділена від решти проїзної частини розміткою 1.1, то знак 4.14 в поєднанні з табличкою 7.9 «Смуга руху» повинен розміщуватися над смугою. Коли смуга відділяється від решти проїзної частини бордюром або бар'єром, то знак 4.14 допускається встановлювати справа від смуги. Якщо В.д. декілька разів пересікається з дорогою, то знак 4.14 повинен повторятися після кожного перехрестя.

4.14

**138. Велосипе́дна доріжка** (*за визначенням ПДР*) – доріжка з покриттям поза межами проїзної частини вулиці та/або дороги, розташована окремо чи суміжно з тротуаром або пішохідною доріжкою, що призначена для руху на велосипедах, і позначена дорожнім знаком 4.14 та горизонтальною розміткою 1.36.

Горизонтальна розмітка 1.36

Розмітка 1.36 у вигляді символу велосипеда, виконаного білою фарбою, інформує інших учасників дорожнього руху про те, що позначеною смугою дозволяється рух тільки велосипедистів, а також покращує поінформованість велосипедистів про місце розміщення велосипедної доріжки.

**139. Велосипе́дна сму́га** – смуга, призначена для руху велосипедистів в межах проїзної частини вулиці та/або дороги, яка виділена за допомогою дорожньої розмітки або конструктивно.

**140. Велосипе́дна сму́га** (*за визначенням ПДР*) – смуга, призначена для руху на велосипедах у межах проїзної частини вулиці та/або дороги, яка позначена дорожнім знаком 5.88 «Велосипедна смуга» та відповідною горизонтальною дорожньою розміткою.

5.88

**141. «Велосипе́дний переї́зд»** – дорожні знаки 5.92.1 і 5.92.2, котрі позначають організований переїзд велосипедистів через проїзну частину дороги. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються

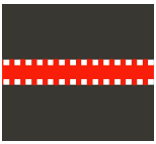
на початку і в кінці велосипедного переїзду через проїзну частину в межах перехрестя або поза ним з правого і лівого боку дороги безпосередньо в місці перетину велосипедистами дороги.

Під велосипедним переїздом розуміється місце перетину велосипедистами проїзної частини в межах перехрестя або поза ним, позначене дорожньою розміткою 1.15. На такому велосипедному переїзді через автомобільну дорогу велосипедисти мають перевагу у русі.

5.92.1

5.92.2

**142. Велосипе́дний переї́зд** (*за визначенням ПДР*) – місце перетину велосипедистами проїзної частини в межах перехрестя або поза ними, позначене дорожньою розміткою 1.15.



1.15

**143. Ве́на** (*мед.*) (*лат.* судина, жила) – кровоносна судина, що приносить кров з різних частин тіла до серця.

**144. Вертика́льна розмі́тка** – засіб регулювання дорожнього руху, при назначений для позначення вертикальних поверхонь дорожніх споруд або їх частин, котрі становлять визначену небезпеку для водіїв.

В.р. наноситься на поверхні дорожніх споруд або їх частин смугами білого і чорного кольору. На ділянках доріг, котрі не мають штучного освітлення, В.р. 2.1.1–2.6 доповнюється світловідображувальними матеріалами.

В.р. має наступне значення (рис. 1, початок):

**2.1.1–2.1.3 (похи́лі чо́рно-бі́лі лі́нії), 2.1.4–2.1.6 (похи́лі жо́вто-черво́ні лі́нії)** – позначення вертикальних елементів дорожніх споруд (опор мостів, шляхопроводів, торцевих частин парапетів тощо), коли вони становлять небезпеку для рухомих транспортних засобів. Нахил ліній вказує на відхилення руху транспортних засобів в бік від розмітки. Розмітка може бути також виконана на щитах, котрі прикріпляються до тих споруд, котрі повинні бути позначені.

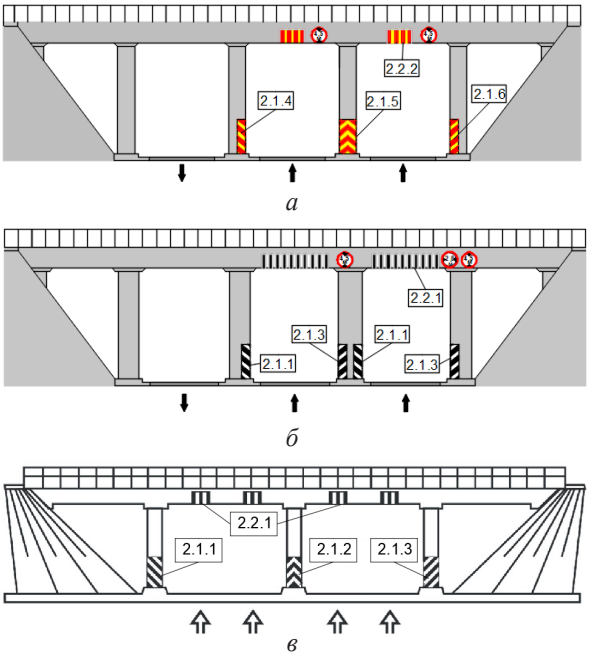



**Рис. 1.** *Види вертикальної дорожньої розмітки (початок)*

**2.2.1 (вертика́льні чо́рно-бі́лі сму́ги), 2.2.2 (вертика́льні жо́вто-черво́ні смуги)** – нижній край прогону штучної споруди, конструкції тунелів, мостів і шляхопроводів, якщо відстань від нього до поверхні дорожнього покриття становить 5 м або менше. Розмітка 2.2.2 (жовто-червоного кольору) використовується, коли видимість у напрямку руху обмежена або встановлені дорожні знаки, що обмежують рух транспортних засобів по висоті. Цей вид розмітки застосовується тільки в тих випадках, коли прогонова будівля розміщена над проїзною частиною дороги на висоті не менше 5 м і може стати перешкодою для великогабаритних транспортних засобів, які туди проїжджають. Якщо розміри транспортного засобу або вантажу по висоті не забезпечують безпечний проїзд під такими штучними спорудами, то водії зобов'язані об'їхати їх іншою дорогою.

**2.3.1–2.3.3 (похи́лі жо́вто-черво́ні сму́ги)** – вертикальні поверхні щитів, які встановлюють під дорожніми знаками 4.7–4.9, а також початкові або кінцеві елементи дорожніх огороджень та торцевої поверхні амортизаційних дорожніх пристроїв. Нижній край смуг розмітки позначає бік, з якого необхідно об'їжджати перешкоду;

**2.4 (горизонта́льні чо́рно-бі́лі або́ черво́но-жо́вті сму́ги)** – позначення круглих сигнальних тумб, встановлених на розділювальних смугах або напрямних острівцях, напрямному острівці або острівці безпеки із знаками 4.7–4.9 (рис. 1, закінчення).

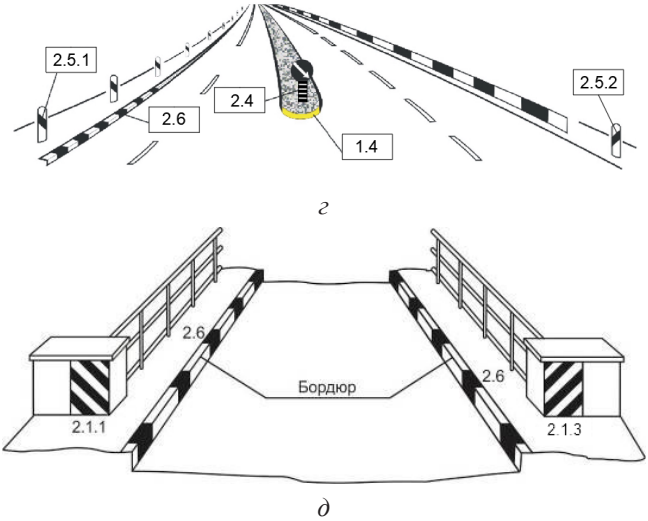



**Рис. 1.** *Види вертикальної дорожньої розмітки (закінчення)*

**2.5 (похи́лі чо́рно-бі́лі сму́ги)** – позначає напрямні стовпчики, встановлені на заокругленнях малого радіуса, крутих спусках, інших небезпечних ділянках або вздовж всієї протяжності доріг. Посередині розмітки розміщують світлоповертальний елемент.

**2.6. (горизонта́льні чо́рно-бі́лі лі́нії)** – бордюр на небезпечній ділянці дороги (напрямного острівця, острівця безпеки, зупинки маршрутного транспорту,

початкової ділянки розділювальної смуги, центрального острівця кільцевої розв'язки, крутого спуску тощо).

**2.7 (жóвті смýги)** – позначення бордюрів на небезпечних ділянках і острівців безпеки, які підвищуються.

**145. Вестибуля́рний апара́т** (*лат.* вхід) – орган чуття, що сприймає зміни положення голови й тулуба, напрям руху тіла й призначений для координації рухів та збереження рівноваги тіла. У людини і хребетних тварин є частиною внутрішнього вуха.

**146. «Вибóїна»** – дорожній знак 1.12, котрий вказує про наближення до ділянки дороги з вибоїнами чи просіданнями дорожнього покриття на проїзній частині.

1.12

Знак 1.12 встановлюється при наявності на ділянках доріг вибоїн, просідань дорожнього покриття, величина яких перевищує допустимі. Згідно ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану», гранична глибина окремих просадок, вибоїн *не повинні бути більшою 4 см* для доріг I-III категорії і груп А, Б населених пунктів і 6 см – для решти категорій і груп.

Знак 1.12 тимчасовий, встановлюється на період, необхідний для проведення відповідних робіт на дорогах. Цей знак має жовтий фон. Відповідно до вимог пункту 12.101 «а» Правил, у місцях виконання дорожніх робіт встановлюються тимчасові знаки обмеження швидкості руху (на жовтому фоні).

**147. Вибухóві матеріáли** – вибухові речовини, засоби їх ініціювання, вироби та пристрої, які містять вибухові речовини.

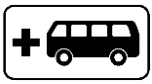
**148. Ви́вих** (*мед.*) – ушкодження зв'язково-капсульного апарату суглоба, що супроводжується припухлістю, деформацією й порушенням функції кінцівки; повне стійке зміщення суглобових кінців (суглобової головки) одних кісток відносно поверхонь інших кісток за межі їх фізіологічної рухливості внаслідок травми, що спричиняє порушення функції суглобу (робить неможливим нормальну діяльність суглобів). Найчастіше виникають вивихи пальців рук, вивихи у ліктьовому та плечовому

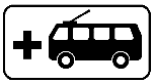
суглобах. *Повний вивих* – повна втрата стикання суглобових поверхонь. При *неповному вивиху* зберігається їх часткове стикання.

**149. Ви́віска чи табли́чка** – елемент на будинку, будівлі або споруді з інформацією про зареєстроване найменування фізичної чи юридичної особи, знаки для товарів і послуг, що належать такій особі, вид її діяльності (якщо це не випливає із зареєстрованого найменування особи), час роботи, що розміщений на зовнішній поверхні будинку, будівлі або споруди не вище першого поверху або на поверсі, де розташовується власне чи надане у користування особі приміщення (крім, випадків, коли суб'єкту господарювання належить на праві власності або користування вся будівля або споруда), біля входу у таке приміщення, який не є рекламою.

**150. «Ви́д грома́дського тра́нспорту»** – таблички 7.28.1–7.28.4 застосовуються із знаками 5.42.1 і 5.42.2 «Місце для стоянки» для інформування водіїв транспортних засобів про можливість пересадки на міський громадський транспорт (метро та інші види маршрутного транспорту). Відносяться до групи табличок до дорожніх знаків.

7.28.1


7.28.2


7.28.3

7.28.4

5.42.1

5.42.2

**Рис. 1.** *Знаки 5.42.1–5.42.2, з котрими застосовуються таблички 7.28.1–7.28.4*

Табличками позначається можливість пересісти на громадський транспорт (мережа пасажирського транспорту, яка обслуговує широкий загал населення на противагу приватному транспорту, наприклад, приватним автомобілям або автомобілям на прокат). За окремими винятками

(пенсіонери, інваліди тощо), послуги громадського транспорту надаються за певну плату через придбання спеціалізованих одноразових (на одну поїздку або з безплатними пересадками на деякий час) квитків або проїзних документів (карток) на визначений термін (1 місяць, 3 місяці, 6 місяців, рік). Громадським транспортом є автобус, тролейбус, метро, трамвай, таксі, легкорейковий транспорт, приміські потяги, пороми, водні таксі, монорейки.

За допомогою вище зазначених табличок уточнюється можливі місця для пересадки водіїв та пасажирів, які прибувають з інших населених пунктів, з одного виду транспорту (часто приватного) на громадський транспорт.

**151. Ви́ди гальмува́ння** – при необхідності зменшити швидкість автомобіля або зупинитися водії застосовують різні способи гальмування. Розрізняють *екстрене і службове гальмування (в тому числі двигуном та комбінованим способом)*.

**Е́кстрене гальмува́ння** – це гальмування з максимально можливою інтенсивністю. Його застосовують у небезпечних ситуаціях, коли виникає небезпека наїзду на перешкоду, пішохода. велосипедиста чи в інших аварійних ситуаціях. Воно пов'язано з ризиком, але обійтися без нього неможливо. В решті випадків, коли водій зупиняє автомобіль в наперед визначеному місці, гальмування називається *службовим*.

**Службо́ве гальмува́ння** – застосовується набагато частіше, ніж екстрене. Якщо водій правильно прогнозує розвиток дорожньої ситуації, це дає йому час для плавного зменшення швидкості на значній відстані від небезпечної ділянки дороги, використовуючи зазначений вид гальмування.

**Службо́ве гальмува́ння двигуно́м** – є ефективним засобом зниження швидкості. Права нога з педалі газу знімається, сила тяги автомобіля мала, ліва нога не натискує на педаль зчеплення, зчеплення є включеним. При цьому кінетична енергія руху автомобіля витрачається на тертя в двигуні і трансмісії. Сили тертя створюють гальмівні моменти на ведучі ліве і праве колеса. Ці моменти рівні

між собою і виключають блокування коліс та занесення автомобіля. Тому такий спосіб гальмування є найбезпечнішим і повинен бути основним в будь-яких прогнозованих водієм дорожніх ситуаціях. Гальмування двигуном запобігає передчасному зношенню шин, гальм і підвіски, економить бензин та робить рух автомобіля для водія й пасажирів комфортним. Для цього способу гальмування достатньо плавно відпускати натиснення ноги на педаль газу.

При різкому зніманні ноги з педалі газу при великій швидкості руху автомобіля на дорогах з різним коефіцієнтом зчеплення лівих і правих коліс (наприклад, праві колеса рухаються по мокрому ґрунтовому узбіччі, на льоді або піску, а ліві – на сухому асфальті) *транспортний засіб може занести*.

Якщо водієві треба *загальмувати більш інтенсивно*, то тоді потрібно перемкнутися на понижену передачу. Для цього необхідно: 1) швидко вижати педаль зчеплення; 2) поставити важіль перемикання передач *в нейтральне положення*; 3) швидко відпустити педаль зчеплення; 4) злегка натискувати на педаль газу; 5) потім різко вижати педаль зчеплення; 6) різким, але легким натисненням на важіль перемикання передач *перейти на понижену передачу*; 7) швидко, але плавно відпустити зчеплення; 8) праву ногу тримати на педалі газу.

Якщо швидкість знизилася недостатньо – виконати все те ж саме, переходячи на ще більш низьку передачу. Для ефективного застосування гальм необхідно кілька разів потренуватися у виконанні цього способу гальмування.

При русі на слизьких і мокрих дорогах, на спусках доцільно використовувати *службове гальмування комбінованим способом*. Права нога водія переноситься з педалі газу на педаль гальма і плавно натискує на неї. Ліва нога не натискує на педаль зчеплення, воно включено. Цей спосіб також повинен бути основним при прогнозуванні дорожніх ситуацій і має ті ж переваги, що й гальмування двигуном. Даний прийом гальмування особливо ефективний при русі на третій, четвертій та п’ятій передачах і при порівняно невеликому натисненні на педаль гальма.

При зменшенні швидкості на повороті гальмівні сили, що впливають на автомобіль, складаються з відцентровими силами, які прагнуть виштовхнути транспортний засіб назовні траєкторії руху (на узбіччя). Сили зчеплення з дорогою переднього зовнішнього колеса збільшуються, а інших коліс – зменшуються. Внаслідок цього автомобіль може сильно занести. Тому на поворотах гальмування потрібно уникати.

**152. Ви́димість у на́прямку ру́ху** (*за визначенням ПДР*) – максимальна відстань, на якій з місця водія можна чітко розпізнати межі елементів дороги та розміщення учасників руху, що дає змогу водієві орієнтуватися під час керування транспортним засобом, зокрема для вибору безпечної швидкості та здійснення безпечного маневру.

**153. Ви́ди поліце́йських за́ходів** (*юрид.*) – поліція для виконання покладених на неї завдань вживає заходів реагування на правопорушення, визначені Кодексом України про адміністративні правопорушення та Кримінальним процесуальним кодексом України, на підставі та в порядку, визначених законом. Поліція для охорони прав і свобод людини, запобігання загрозам публічній безпеці і порядку або припинення їх порушення також застосовує в межах своєї компетенції *поліцейські превентивні заходи* та *заходи примусу*, визначені цим Законом. Поліція для виконання покладених на неї завдань може застосовувати інші заходи, визначені окремими законами. Якщо поліцейського неможливо ідентифікувати *за зовнішніми ознаками*, він зобов'язаний пред'явити особі документ, що посвідчує його повноваження.

**154. «Ви́д небезпе́ки»** – таблички 7.21.1–7.21.5 до дорожніх знаків, котрі застосовується із знаком 1.41 для інформування про можливий вид дорожньо-транспортної пригоди у місцях або на ділянках їх концентрації. Відносяться до групи табличок до дорожніх знаків.

7.21.1

7.21.2

Дозволено таблички 7.21.1–7.21.5 застосовувати із знаком 1.39 «Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека). Встановлюються на одній опорі з цим знаком.

Табличка 7.21.1 позначає, що на даній ділянці переважно трапляються такі дорожньо-транспортні пригоди, як зіткнення транспортних засобів, 7.21.2 – попутне зіткнення внаслідок не дотримання безпечної дистанції чи перевищення безпечної швидкості руху, 7.21.3 – наїзди на пішоходів, 7.21.4 – наїзди на велосипедистів, 7.21.5 – перекидання транспортних засобів при виконанні таких маневрів, як обгони чи повороти з перевищенням швидкості руху. Причинами таких видів небезпек може бути небезпечна ділянка дороги, де в окремих місцях її ширина проїзної частини, радіуси заокруглень тощо не відповідають вимогам будівельних норм, а також місце або ділянка дороги концентрації ДТП.

7.21.3

7.21.4

7.21.5

**155. «Ви́д тра́нспортного за́собу»** – таблички 7.5.1–7.5.9 до дорожніх знаків, які вказують вид транспортного засобу, на котрий розповсюджується дія знаку. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Дозволяють надати організації руху значну гнучкість, розповсюджуючи дію на окремі види транспортних засобів. Застосовуються тільки разом зі знаками і розповсюджуються безпосередньо під ними.

7.5.1

7.5.2

7.5.3

7.5.4

7.5.5

7.5.6

Таблички можуть встановлюватися *під забороннми знаками* 3.1 «Рух заборонено», 3.22 «Поворот праворуч заборонено», 3.23 «Поворот ліворуч заборонено», 3.24 «Розворот заборонено», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця»; *наказовими* – 4.1 «Рух прямо», 4.2 «Рух праворуч», 4.3 «Рух ліворуч», 4.4 «Рух прямо або праворуч», 4.5 «Рух прямо або ліворуч», 4.6 «Рух праворуч або ліворуч»; інформаційно-вказівними – 5.29 «Місце для розвороту», 5.30 «Зона для розвороту», 5.42.1–5.42.3 «Місце для стоянки».

Табличка 7.5.1, встановлена під відповідним знаком, розповсюджує його дію тільки на вантажні автомобілі з повною масою більше 3,5 т, а табличка 7.5.3 – на вантажні автомобілі з повною масою менше або дорівнює 3,5 т.

7.5.7

7.5.8

7.5.9

**156. «Визначні́ місця́»** – дорожній знак 6.22, котрий інформує про місцезнаходження в населеному пункті пам'яток (історичних, культурних, географічних та ін.), які відвідують автотуристи. На знакові може вказуватися відстань до об'єктів, якщо вони знаходяться біля дороги. Відноситься до групи знаків сервісу.

6.22

**157. «Ви́їзд велосипеди́стів»** – дорожній знак 1.34, який інформує учасників руху про наближення до ділянки дороги, на якій є перехрещення з велосипедною доріжкою, позначеною знаком 4.14 «Доріжка для велосипедисті». Належить до групи попереджувальних знаків. Встановлюється перед місцем перетину велосипедної доріжки, позначеної знаком 4.14, з дорогою, якщо перехрещення розташовано поза перехрестям. Крім знака 4.14 місце перетину може бути позначене розміткою 1.15 (велосипедний переїзд).

1.34

Якщо черговість руху на цьому перетині не регулюється світлофором, водії велосипедів повинні дати дорогу транспортним засобам, що рухаються основною дорогою.

**158. «Ви́їзд на доро́гу з одностороннім ру́хом»** – дорожні знаки 5.7.1, 5.7.2, які інформують водіїв про те, що на шляху їх руху є виїзд на дорогу з одностороннім рухом. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків Встановлюються перед всіма боковими виїздами на дорогу з одностороннім рухом.

5.7.1

5.7.2

**159. «Ви́їзд на доро́гу з одностороннім ру́хом і зу́стрічною велосипе́дною сму́гою»** – дорожні знаки 5.95.1 і 5.95.2, котрі позначають виїзд на дорогу з одностороннім рухом за наявності на ній велосипедної смуги, рух якою здійснюється назустріч загальному транспортному потоку. Відноситься до інформаційно-вказівної групи знаків.

5.95.1

Знак 5.95.1 інформує про те, що при виїзді на дорогу на ній організовано односторонній рух зліва направо, а 5.95.2 – справа наліво. Ці знаки забороняють рухатися назустріч потоку велосипедистів, які рухаються велосипедною смугою.

5.95.2

Знаки встановлюються перед всіма бічними виїздами на дорогу з одностороннім рухом. Якщо біля такого виїзду на одній стійці встановлюється декілька різних знаків, то знаки 5.95.1 і 5.95.2 розташовуються над іншими знаками.

**160. «Ви́їзд на доро́гу з реверси́вним ру́хом»** – дорожній знак 5.15, котрий застосовується для позначення виїзду на дорогу, позначену знаком 5.13 «Дорога з реверсивним рухом», і встановлюється на всіх її бокових виїздах. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.15

Водії, які виїхали на дорогу з реверсивним рухом з бічних примикань, можуть перестроїтися на смугу реверсивного руху *тільки після проїзду реверсивного світлофора з увімкненим сигналом, що дозволяє рух*.

**161. «Ви́їзд на доро́гу із сму́гою для маршру́тних тра́нспортних за́собів»** – дорожні знаки 5.10.3 та 5.10.4, котрі застосовуються для позначення виїзду на дорогу, де рух транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, здійснюється спеціально відведеною смугою, позначеною знаком 5.11, *попутно* загальному потоку.

5.10.3

Знаки застосовуються для позначення виїзду на дорогу, по якій рух транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, здійснюється спеціально виділеною смугою назустріч або попутно загальному потоку транспортних засобів (одностороннього), і встановлюються перед усіма бічними виїздами на цю дорогу.

5.10.4

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.

Виїжджати на таку дорогу дозволяється тільки з поворотом у напрямку руху транспортних засобів, які не належать до маршрутних.

**162. «Ви́їзд на доро́гу із сму́гою для ру́ху марш-ру́тних тра́нспортних за́собів»** – дорожні знаки 5.10.1, 5.10.2, які інформують водіїв про те, що на шляху їх руху є виїзд на дорогу, по котрій переміщення маршрутних транспортних засобів, які рухаються за встановленими маршрутами, здійснюється по спеціально виділеній смузі *назустріч* загальному потоку транспортних засобів з включеним ближнім світлом фар. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються перед всіма боковими виїздами на дорогу. Виїзд на таку дорогу дозволяється тільки з поворотом у напрямку руху транспортних засобів, які не належать до маршрутних.

5.10.1

5.10.2

**163. «Ви́їзд на на́бережну а́бо бе́рег»** – дорожній знак 1.8, який інформує учасників руху про наближення до ділянки, де дорога виходить на набережну або берег якоїсь водойми. Відноситься до групи попереджувальних знаків. При під'їзді до цієї ділянки дороги водіям необхідно приділити особливу увагу вибору правильного шляху і швидкості руху, щоб уникнути падіння або з'їзду транспортного засобу у водойму.

1.8

На дорогах поза населеними пунктами знак 1.8 повторюється. Перший встановлюється на відстані 150–300 м до небезпечної ділянки, другий – не менше ніж за 50 м.

**164. «Викида́ння кам'яни́х матеріа́лів»** – тимчасовий дорожній знак 1.14, який інформує про наближення до ділянки дороги з удосконаленим покриттям, на котрому в період проведення ремонтних робіт можливе викидання гравію, щебеню тощо з-під коліс транспортних засобів. Відноситься до групи попереджувальних знаків.

1.14

При під'їзді до ділянки дороги з аварійним покриттям водіям рекомендується знизити швидкість руху, особливо при зустрічному роз'їзді, а також правильно обрати дистанцію, щоб уникнути пошкодження вітрового скла автомобіля. Для попередження водіїв про довжину небезпечної ділянки під знаком 1.14 може встановлюватися табличка 7.2.1 «Зона дії».

**165. Ви́клик е́кстреної меди́чної допомо́ги** – повідомлення про невідкладний стан людини і місце події та/

або звернення про необхідність надання екстреної медичної допомоги за єдиним номером телефону екстреної медичної допомоги 103 чи за єдиним номером телефону системи екстреної допомоги населенню 112.

**166. Виконáвчий óрган рáди** – виконавчий комітет сільської (сільський голова), селищної, міської ради, Київська та Севастопольська міськдержадміністрації.

**167. Виконáння світлофóра** (*техн.*) – певна конструктивна побудова світлофора.

**168. «Використáння смýги рýху»** – дорожні знаки 5.19.1–5.19.3, котрі вказують кількість смуг і дозволені напрямки руху по ним. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Служать для перерозподілу потоків транспортних засобів по смугах, які повертають на перехресті і пролягають через нього в прямому напрямку. Знак, що дозволяє поворот ліворуч з крайньої лівої смуги, дозволяє також і розворот з цієї смуги. Знаки встановлюють безпосередньо перед перехрестям над проїзною частиною дороги, при цьому кожен із знаків 5.19.3 «Використання смуги руху» розміщується над серединою смуги, для котрої він призначений. При необхідності знаки 5.19.3 «Використання смуги руху» можуть встановлюватися попередньо на відстані 50–100 м до перехрестя. Поза населених пунктів на дорогах, що мають перед перехрестям не більше трьох смуг для руху в один бік, знаки 5.19.1 та 5.19.2 «Використання смуги руху» можуть встановлюватися праворуч від дороги.

5.19.1

5.19.2

5.19.3

Знаки 5.19.1, 5.19.2 «Використання смуги руху» вказують напрямок руху по кожній із смуг на трьохсмуговій дорозі, коли рух в одному напрямку постійно організовано по двом смугам на протязі великої ділянки дороги. Встановлюються за кожним перехрестям протягом всієї ділянки дороги, де рух в одному напрямку організовано по двом смугам. Якщо необхідно заборонити рух одному з видів транспортних засобів по середній смузі, то встановлюються знаки 5.19.1–5.19.2 чи 5.19.3 із зображенням відповідного заборонного знаку.

**169. Вимі́рювальне і зва́жувальне обла́днання** (*транспортні перевезення*) – технічні засоби, які застосовуються під час визначення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів і мають нормовані метрологічні характеристики.

**170. Вимі́рювання (зва́жування)** – процес визначення за допомогою вимірювального (зважувального) обладнання габаритно-вагових параметрів фактичної маси та навантаження на вісь (осі) транспортного засобу, що проводяться згідно з методикою, затвердженою спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології.

**171. Вимо́га залиши́ти мі́сце і обме́ження до́ступу на ви́значену терито́рію** (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) – поліцейський уповноважений вимагати від особи (осіб) залишити визначене місце на певний строк або заборонити чи обмежити особам доступ до визначеної території або об'єктів, якщо це необхідно для забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони життя і здоров'я людей, для збереження та фіксації слідів правопорушення.

Поліцейський може обмежувати або забороняти рух транспорту і пішоходів на окремих ділянках вулиць та автомобільних доріг у разі затримання осіб відповідно до закону, під час аварій, інших надзвичайних ситуацій, якщо це необхідно для забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони життя та здоров'я людей.

**172. Ви́мушена зупи́нка** (*за визначенням ПДР*) – припинення руху транспортного засобу через його технічну несправність чи небезпеку, яка спричинена вантажем, який перевозиться, станом учасника дорожнього руху, появою перешкоди для руху.

**173. Ви́передження** (*за визначенням ПДР*) – рух транспортного засобу із швидкістю, що перевищує швидкість попутного транспортного засобу, що рухається поряд по суміжній смузі.

**174. Виразко́ва хворо́ба шлу́нка й дванадцятипа́лої ки́шки** (*водія*) – хронічне рецидивне захворювання, при

якому виникає деструкція слизової оболонки (виразка). Розвитку виразкової хвороби сприяють спадкова схильність, порушення режиму, характеру харчування, нервово-психічні фактори, шкідливі звички (паління, алкоголь, надмірне вживання кави). За останніми даними, це захворювання має бактеріальне походження, її спричинює Helicobacter pylory.

**175. Виробни́к рекла́ми** – особа, яка повністю або частково здійснює виробництво реклами.

**176. Виробни́ча тра́вма** – травма, отримана працівником на виробництві і викликана недотриманням вимог охорони праці. Всі працедавці зобов'язані здійснювати заходи по запобіганню виробничому травматизму і профілактиці професійних захворювань.

**177. Виробни́че середо́вище** – простір, в якому здійснюється трудова діяльність людини.

**178. Ви́снаження, ви́снаженість** (*водія*) – крайня слабість, крайня втома, виснаження, знемога, крайнє стомлення.

**179. Відді́лення е́кстреної (невідкла́дної) меди́чної допомо́ги** – структурний підрозділ багатопрофільної лікарні, в якому у цілодобовому режимі забезпечується надання екстреної медичної допомоги.

**180. Відморо́ження** (*мед.*) – місцеве пошкодження тканин і органів, яке настає під впливом низької температури.

**181. Відповіда́льні за автотра́нспортну діяльність осо́би** – особи, призначені відповідальними за даний напрямок службової діяльності відповідно до організаційно-розпорядчих актів органів поліції.

**182. Відповіда́льність** – зовнішній та внутрішній (особистісний) контроль за діяльністю суб'єкта. *Зовнішня (соціальна) відповідальність* здійснюється завдяки підзвітності особи, заохоченню та санкціям за результати її діяльності. *Особистісний самоконтроль* полягає в почутті обов'язку, сумління.

**183. Відповіда́льність за пору́шення Пра́вил доро́жнього ру́ху** – санкції, що встановлюються українським

законодавством та застосовуються до осіб, дії яких регламентовані Правилами дорожнього руху.

До відповідальності за порушення Правил притягуються водії, пішоходи, пасажири, посадовці автотранспортних, дорожньо-експлуатаційних, комунальних та інших організацій, дорожні робітники та інші особи, які можуть вплинути на визначений порядок руху.

Порушення Правил дорожнього руху можуть виражатися у різних діях, що суперечать Правилам, або у бездіяльності учасників руху: перевищення швидкості руху; порушення правил обгону, маневрування, рядності; порушення правил проїзду перехресть, порушення правил користування освітлювальними приладами; порушення правил перевезення людей на вантажних автомобілях; керування транспортом з несправностями, що загрожують безпеці руху; керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння; перехід пішоходом дороги у невизначеному місці; невиконання вимог дорожніх знаків тощо.

Вітчизняне законодавство за порушення Правил встановлює кілька видів відповідальності: дисциплінарну, цивільну, адміністративну і кримінальну.

Дисциплінарна відповідальність застосовується до водіїв адміністрацією підприємств. До дисциплінарних заходів відносяться: зауваження, догана, сувора догана, переведення на нижчеоплачувану роботу, позбавлення, премії, звільнення з роботи.

Замість цих стягнень, порушення Правил може розглядатися на засіданні товариського суду або інших громадських організацій (див. ст. *Цивільна відповідальність*, *Адміністративна відповідальність*, *Кримінальна відповідальність*).

**184. Відпочи́нок** (*водія*) – безперервний період часу, який водій може використовувати на свій розсуд.

**185. Відправни́к небезпе́чного вантажу́** – зазначена в перевізних документах юридична (резидент, нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка підготовлює та подає цей вантаж для перевезення.

**186. Ві́дстань ви́димості розмі́тки** – максимальна відстань, на якій з висоти 1,1 м від поверхні дорожнього покриття видно елементи розмітки на дорозі. За об'єкт спостереження беруть початок штриха лінії, стрілки, букви, цифри та інших елементів розмітки.

**187. «Ві́дстань до об'є́кта»** – дорожні таблички 7.1.1–7.1.4, котрі вказують відстань: 7.1.1 – від знаку до початку небезпечної ділянки, зони відповідного обмеження або визначеного об'єкту (місця), котре знаходиться попереду по ходу руху; 7.1.3, 7.1.4 – відстань від знаку, встановленого в місцях поворотів, до автомагістралі, дороги для автомобілів або місця стоянки; 7.1.2 – відстань від знаку 2.1 «Дати дорогу» до перехрестя у випадку, якщо безпосередньо перед перехрестям встановлено знак 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено». Відносяться до групи знаків табличок до дорожніх знаків.

7.1.1

7.1.2

7.1.3

7.1.4

Табличка 7.1.1 може встановлюватися під попереджувальними знаками, якщо відстань від знаку до початку небезпечної ділянки менше або більше відстаней, визначених ДСТУ, а також під іншими знаками, які встановлені попередньо, за винятком інформаційно-вказівних знаків 5.8.1 «Напрямки руху по смугах», 5.8.2 «Напрямок руху по смузі», 5.62 «Схема руху», 5.30.1–5.30.3 «Напрямок руху для вантажних автомобілів», 5.31 «Схема об'їзду» і знаків сервісу.

**188. Ві́к** – поняття, що характеризує період (тривалість) життя людини, а також стадії її життя.

**189. Ві́к водіїв** – мінімальний вік осіб, які допускаються згідно Правил дорожнього руху до керування транспортними засобами. Максимальний вік водіїв чинним законодавством не обмежується. З метою визначення придатності особи до безпечного керування транспортними засобами (підтвердження права на керування транспортним засобом) проводяться періодичні або позачергові медичні огляди водіїв транспортних засобів.

Керувати велосипедом на проїзній частині дозволяється особам, які досягли **14-річного віку**.

Бути водієм і керувати мототранспортними засобами і мотоколясками, які відносяться до категорій А1

і А (мотоциклами, моторолерами, мотонартами, мопедами, мотоколясками тощо), дозволяється особам, які досягли **16-річного віку**.

До керування транспортними засобами, які відносяться до категорій В1, В, С1 та С, за винятком автобусів, трамваїв і тролейбусів, допускаються особи, які досягли **18-річного віку**.

До керування автомобілями з причепами або напівпричіпами (категорії ВЕ, С1Е та СЕ), а також тими, що призначені для перевезення великогабаритних, великовагових і небезпечних вантажів допускаються особи, які досягли **19-річного віку**. Особа повинна мати навички керування транспортними засобами категорії В, С1, С *більше одного року* протягом останнього часу.

До керування автобусами, трамваями і тролейбусами (транспортні засоби категорій D1, D, D1E, DE, Т) допускаються особи, які досягли 21-річного віку. Особа повинна мати навички керування транспортними засобами категорії В, С1, С *більше трьох років* протягом останнього часу (для категорій D1, D), а для категорій D1E та DE особа повинна мати навички керування транспортними засобами категорії D1, D *більше одного року* протягом останнього часу.

**190. Вікові́ особли́вості** – характерні для того чи іншого вікового періоду анатомо-фізіологічні і психічні особливості.

**191. Ві́руси** (*лат. virus* – отрута) – неклітинні форми живих організмів, внутрішньоклітинні паразити, які використовують її для синтезу зрілих вірусних часток. Віруси – збудники інфекційних захворювань рослин, тварин і людини.

**192. «В'ї́зд забороне́но»** – дорожній знак 3,21, який забороняє в'їзд всіх транспортних засобів, крім маршрутного транспорту, який рухається за встановленому маршруту. Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих введено відповідне обмеження.

3.21

На дорогах з одностороннім рухом знак 3.21 застосовується для запобігання зустрічного руху. При цьому на

дорогах з декількома проїзними частинами, які відокремлені одна від одної бульваром або припіднятою розділювальною смугою, знак 3.21 встановлюється на кожній проїзній частині з одностороннім рухом. Він може також застосовуватися для організації роздільного в'їзду і виїзду на площадках для стоянки транспортних засобів, площадках відпочинку, автозаправочних станціях тощо. Коли необхідно заборонити в'їзд на окрему смугу руху, знак 3.21 застосовується разом з табличкою 7.9 «Смуга руху».

На ділянці доріг, на котрому знак 3.21 встановлено між перехрестями, на початку ділянки встановлюється попередній знак 3.21 з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта», яка вказує відстань від відповідного знаку до місця введеного обмеження.

Якщо знак 3.21 встановлено безпосередньо перед перехрестям, то під знаком повинна застосовуватися одна з табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії», котра вказує напрямок дії знаку на дорозі, яка пересікається. При відсутності додаткових табличок виїзд на перехрестя з боку знака заборонений. В цьому випадку водії зобов'язані, не доїжджаючи 10 м до перехрестя, розвернутися для руху у зворотньому напрямку.

Знак 3.21 використовується також для перекриття окремих доріг при проведенні ремонтних робіт або інших заходів, не пов'язаних з рухом транспортних засобів. До пункту, який розміщений за знаком, можна під'їхати з іншого кінця дороги або з бокових проїздів.

**193. Вла́сна ма́са тра́нспортного за́собу** – вага транспортного засобу в спорядженому стані без вантажу. Складається з сухої маси, маси палива, масел, охолоджувальної рідини, інструменту, обладнань і обов'язкового устаткування.

**194. Вла́сники тра́нспортних за́собів** (*для сфери страхування*) – юридичні та фізичні особи, які відповідно до законів України є власниками або законними володільцями (користувачами) наземних транспортних засобів на підставі права власності, права господарського відання, оперативного управління, на основі договору оренди,

довіреності або правомірно експлуатують транспортний засіб на інших законних підставах.

**195. Вла́сник тра́нспортного за́собу** (*за визначенням ПДР*) – фізична або юридична особа, яка володіє майновими правами на транспортний засіб, що підтверджується відповідними документами.

**196. Вмі́ння** (*водія*) – засвоєний суб'єктом спосіб виконання дії(дій) щодо керування транспортним засобом, який забезпечується сукупністю набутих знань і навичок. Вміння формується шляхом виконання визначеного обсягу тренувальних вправ і створює можливість виконання дії не лише у звичних, а й у змінених умовах.

**197. Вну́трішні переве́зення** – перевезення пасажирів та/чи вантажів між населеними пунктами, розташованими на території однієї держави без перетину державного кордону України.

**198. «Вогнега́сник»** – дорожній знак 6.4, котрий інформує про місцезнаходження пожежного щита, вогнегасника або пожежного гідранта. Вогнегасники є одним з найдієвіших первинних засобів пожежогасіння.

6.4

*Вогнегасник* – технічний засіб, призначений для припинення горіння подаванням вогнегасної речовини, що міститься в ньому, під дією надмірного тиску, за вагою і конструктивним виконанням придатний для перенесення і застосування однією людиною.

Залежно від закачаної вогнегасної речовини, вогнегасники поділяються *на п'ять видів*: 1) вуглекислотні; 2) повітряпопінні; 3) порошкові; 4) водні; 5) аерозольні.

*За обсягом корпуса вогнегасники бувають*: 1) ручні малолітражні з обсягом корпуса до 5 л; 2) промислові ручні з обсягом корпуса від 5 до 10 л; 3) стаціонарні й пересувні з обсягом корпуса понад 10 л, зазвичай на візку.

**199. Водій** – особа, яка керує транспортним засобом і має відповідне посвідчення В. встановленого зразка. В. є учасником дорожнього руху. Для керування автомобілем, автобусом, тролейбусом, трамваєм, мотоциклом, моторолером, мопедом тощо В. повинні мати посвідчення водія

відповідної категорії, видане ТСЦ МВС України. Про права і обов'язки В. див. в ст. Загальні обов'язки водія

**200. Водій** (*за визначенням ПДР*) – особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі.

**201. Водіння засніженою дорогою** – рух накатаною сніговою дорогою не становить для водіїв особливих труднощів. Варто тільки пам'ятати, що зчеплення коліс автомобіля на ній є незначним. Тому не можна різко повертати рульове колесо і гальмувати перед поворотом, швидкість руху автомобіля необхідно знизити заздалегідь. Невеликі снігові замети потрібно долати з розгону, без переключення передач і поворотів рульового колеса. Рух автомобіля дорогою з глибоким снігом можливий тільки на нижчих передачах, оскільки сніг чинить сильний опір руху і знижує зчеплення коліс з дорогою.

Глибоким сухим снігом автомобіль рекомендується вести рівно, без різких поворотів. Не можна часто переходити з однієї передачі на іншу, у випадку необхідності їх переключають, не втрачаючи розгону, оскільки у протилежному випадку автомобіль може зупинитися (фото 1).

**Фото 1.** *Рух легкового автомобіля на засніженій ділянці дороги*

При рушанні з місця, а також при різкій зміні обертів двигуна під час руху автомобіль може забуксувати. Якщо спроба здати назад, а потім, включивши першу передачу, рухатися вперед не дає бажаного результату, то потрібно розчистити сніг біля передніх коліс, а під задні підкласти дошки, солому, хмиз, брезент, застосувати протибуксатори або самовитягувачі.

Зимова дорога при сухому снігу добре накатана, нею автомобіль рухається з нормальною швидкістю на прямій передачі. Якщо ширина накату достатня для руху тільки одного автомобіля, водій повинен бути обережним: на узбіччях дороги лежить рихлий сніг, придорожні канави занесені снігом, тому незначний поворот керма у бік може призвести до заносу.

Часто накатана дорога буває слизькою, і тоді занос відбувається при найменшому різкому повороті керма. Переднє колесо, з'їхавши в рихлий сніг, може провалитися по ступицю, і автомобіль застрягне. Автомашина, яка рухається з великою швидкістю, може перекинутися.

При їзді накатною сніговою дорогою необхідно враховувати особливості руху: зменшення зчеплення коліс з дорогою, збільшення гальмівного шляху, схильність коліс при гальмуванні переходити на ковзання (юз). Водій при цьому повинен дотримуватися наступних правил: 1) гальмувати одночасно двигуном і гальмами, при цьому гальмування проводити плавно, не вижимаючи зчеплення, щоб уникнути занесення; 2) не допускати різких поворотів, не застосовувати гальмування на поворотах і на похилих ділянках шляху; 3) не допускати різкого прискорення руху автомобіля; 4) користуватися для роз'їздів вільними від снігу площадками; 5) якщо при гальмуванні автомобіль починає ковзати дорогою, то доцільно перестати гальмувати і відновити його тільки після того, як закінчиться ковзання.

Від руху автомобіля мокрим снігом утворюється колія. Рухатися нею легше, але виникають труднощі при виїзді з неї і при необхідності роз'їзду із зустрічними транспортними засобами. У цих випадках рекомендується рухатися з незначною швидкістю, при виїзді із колії енергійно

повернути кермо у бік, протилежний виїзду, а потім знову у бік виїзду. Такий маневр полегшує виїзд.

При зустрічі в колії або на вузькій накатаній ділянці дороги двох автомобілів дорогу дає той, котрий менше завантажений. Водій автомобіля, котрому дали дорогу, повинен після роз'їзду зупинитися і допомогти, якщо в цьому виникає необхідність, вибратися на дорогу тому автомобілю, котрий дав йому можливість проїхати першим.

На відкритих польових дорогах від руху автомобілів утворюється колія, яка внаслідок дії низового вітру (позьомки) часто засипається снігом. У цих випадках краще рухатися поза колією, рівним і неглибоким снігом. Однак потрібно бути обережним, оскільки під снігом можуть бути ями і придорожні канави.

Сніговою цілиною автомобіль варто вести на першій передачі при мінімальних обертах двигуна – «в натяжку». Тоді сніг не прорізається, а піднімається, що дозволяє уникати буксуванню коліс. Крім того, двигун завдяки зменшенню опору руху не перегрівається.

Часто на дорогах замети снігу, наметені вітром, чергуються з чистими ділянками. Якщо замети шириною не більше п'яти метрів, їх варто проходити з розгону, використовуючи інерцію руху транспортного засобу. Автомобіль повинен під'їжджати до замету під прямим кутом і в'їжджати в нього одночасно правим і лівим колесами передньої осі. Якщо замет таким способом проїхати не можна, то потрібно лопатою зробити колію і зняти вершину снігового замету.

Якщо при необхідності проїзду довгої засніженої ділянки чи великої кучугури очевидно, що автомобіль не зможе їх подолати або вже починає буксувати, то, не допускаючи його цілковитого застрявання, необхідно врахувати такі рекомендації: 1) зупинитися й починати рухатися назад старим протореним слідом, ущільнюючи таким чином колію; 2) перевірити положення коліс – якщо вони стоять прямо, то опір рухові автомобіля буде невеликим; якщо ж колеса повернуті вбік, то виїзд з кучугури буде ускладненим, задні колеса можуть буксувати; 3) розігнати

автомобіль якомога сильніше і подолати ділянку, що залишилась попереду.

Коли це не вдається водієві з першого разу, тоді необхідно повторити маневр або підсипати під колеса пісок, покласти гілки кущів (дерев) чи інший підручний матеріал.

Для руху рихлим (пухким) снігом, а також для подолання великих частих заметів можна рекомендувати як крайній захід зняти на вантажному автомобілі по одному задньому колесу з кожного боку, як при русі дорогою покритою шаром бруду. Це підвищує прохідність автомобіля, однак негативно позначиться на стані шин. Тому, пройшовши важку ділянку, необхідно негайно надіти колеса. Постійно користуватися цим способом не можна, більш раціонально – надівати на ведучі колеса ланцюги протиковзання, як при русі забрудненими ділянками дороги.

Ділянки з глибоким снігом найкраще долати, використовуючи на колесах автомобілів ланцюги протиковзання або знизивши тиск у шинах. Часто дорога може бути вкрита сипким та мокрим снігом. За таких умов автомобіль може бути знесений на узбіччя і навіть в кювет. Щоб уникнути такої загрози, варто рухатися з невеликою швидкістю, плавно й обережно. Особливо небезпечна дорога з поперечним схилом, підйоми та спуски. На такій дорозі треба вчасно ввімкнути відповідну передачу, щоб частота обертання колінчатого вала двигуна відповідала дорожній обстановці.

**202. Водíння лісови́ми доро́гами** – водієві варто пам'ятати, що лісова (малонаїжджена) дорога сповнена несподіванок через обмежену оглядовість з місця водія і, отже, представляє для нього певні складності при орієнтуванні під час руху. Коли треба рухатися лісовою дорогою без добре накатаної колії, то обов'язково необхідно спершу розвідати шлях (направити попереду автомобіля одного з пасажирів), пошукати, чи немає можливості об'їхати таку ділянку. Якщо такої можливості немає, то треба враховувати наступні рекомендації: 1) якщо дорога вузька, то нею необхідно рухатись з такою швидкістю, за

якою можна буде оперативно зупинити автомобіль і тим самим вчасно запобігти наїздові на пні чи коріння дерев, що можуть пошкодити шини, задній міст, піддон картера двигуна, механізм рульового керування колесами (рульову трапецію та підвіску), радіатор, переднє вітрове скло чи зовнішні дзеркала заднього виду тощо; 2) коли на дорозі трапляються ділянки з мокрим ґрунтом, то краще їх об'їхати або встелити гіллям чи іншими підручними матеріалами; 3) якщо ділянка лісової дороги залита водою, – водити нею автомобіль треба обережно, щоб не потрапити до ями або не наїхати на приховані під водою пні й коріння дерев. У сумнівних місцях необхідно зупинитися й перевірити глибину та дно лопатою (гілкою дерева).

На лісовій дорозі зустрічаються ділянки з жердєвим настилом, в'їжджати і з'їжджати з них необхідно особливо обережно, на пониженій передачі, з малою швидкістю. Передні колеса повинні пройти виступи, які можуть бути між дорогою і настилом, неодночасно.

За необхідності проїхати дрібним чагарником або густою травою необхідно впевнитися, що в заростях немає пнів або ям (нерівностей ґрунту), і. якщо можливо, захистити скло фар від ударів на час переїзду.

З великою обережністю необхідно виконувати на лісових дорогах повороти або об'їзди.

7.13

**203. «Воло́ге покриття́»** – табличка до дорожніх знаків 7.13, котра означає, що дія знака поширюється на період, коли покриття проїзної частини вологе чи мокре. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Застосовується із знаками 1.13 «Слизька дорога», 1.38 «Затори в дорожньому русі», 1.39 «Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)», 3.1 «Рух заборонено», 3.2 «Рух механічних транспорт них засобів заборонено», 3.3 «Рух вантажних автомобілів заборонено», 3.4 «Рух з причепом заборонено», 3.6 «Рух мотоциклів заборонено», 3.7 «Рух на мопедах заборонено», 3.8 «Рух на велосипедах заборонено», 3.9 «Рух пішоходів заборонено», 3.10 «Рух з ручними візками заборонено», 3.11 «Рух гужових возів (саней) заборонено», 3.12 «Рух транспортних засобів, що

перевозять небезпечні вантажі, заборонено», 3.13 «Рух транспортних засобів, що перевозять вибухові та легкозаймисті вантажі, заборонено», 3.14 «Рух транспортних засобів, що перевозять речовини, які забруднюють воду, заборонено», 3.25 «Обгін заборонено», 3.27 «Обгін вантажним автомобілям заборонено», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» і 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості».

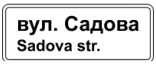
**Рис. 1.** *Застосування табличок 7.12 та 7.13*

Табличка 7.13 «Вологе покриття» застосовується із вищезазначеними знаками і вказує, що дія знака поширюється тільки на період часу, коли покриття проїзної частини є вологим.

**204. Вто́ма** (*водія*) – відчуття слабкості, зменшення сил від посиленої діяльності, напруження; стан організму, який виникає внаслідок фізичного й розумового напруження, а також під впливом негативних емоцій; відчуття слабкості, зменшення сил від посиленої діяльності, напруга. Характеризується зниженням працездатності. Основними об’єктивними показниками втоми є збільшення часу та зниження якості виконання певних операцій. З віком, значною мірою від впливом виховання і навчання, працездатність нервових клітин підвищується, все довше зберігається їхній активний, робочий стан. Керування транспортним засобом у стані втоми заборонено. Синонім: стомленість.

**205. Втори́нний о́гляд** (*мед.*) – визначена послідовність медичного огляду постраждалого, щоб виявити і усунути стани, які впливають на здоров'я, але які не були виявлені під час первинного огляду. Може проводитись після евакуації постраждалого з місця події.

**206. Ву́лиці насе́лених пу́нктів** – смуга міської або сільської території, обмежена геодезично фіксованими червоними лініями, яка призначена для руху транспортних засобів та/або пішоходів, з усіма розташованими в її межах спорудами та інженерними мережами – складовими елементами вулиці. Позначається відповідним дорожнім знаком 5.65.1 «Назва об'єкта».



5.65.1

## Г

**207. Габари́тні пара́метри автомобі́ля** – до них відносяться довжина, ширина, висота транспортного засобу, база (відстань між осями), колія (відстань між колесами однієї осі), дорожній просвіт (відстань між дорогою і нижчою точкою транспортного засобу – кліренс), найменший радіус повороту.

**208. Габари́тно-вагови́й контро́ль** – контроль за проїздом великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування, який включає перевірку відповідності габаритно-вагових параметрів таких транспортних засобів установленим законодавством параметрам і нормам, наявності дозволу на рух за визначеними маршрутами, а також дотримання визначених у дозволі умов та режиму руху транспортних засобів. Місце проведення контролю позначається дорожніми знаками 5.96.1 та 5.96.2.

5.96.1

5.96.2

*Стаціонарний пункт габаритно-вагового контролю* – позначене відповідними дорожніми знаками та розташоване поблизу проїзної частини дороги відокремлене місце для здійснення контролю навантаження на вісь (осі) транспортних засобів, загальна маса та/або габарити яких перевищують установлені параметри, де розташовані

спеціальні службові приміщення, споруди з вимірювальним і зважувальним обладнанням, а також майданчики для зберігання вантажів та стоянки транспортних засобів.

**209. Габари́тно-вагови́й контро́ль** (*за визначенням ПДР*) – перевірка габаритних і вагових параметрів транспортного засобу (в тому числі механічного транспортного засобу), причепу і вантажу на предмет відповідності встановленим нормам щодо габаритів (ширина, висота від поверхні дороги, довжина транспортного засобу) та щодо навантаження (фактична маса, осьове навантаження), яка проводиться відповідно до встановленого порядку на стаціонарних або пересувних пунктах габаритно-вагового контролю.

**210. Газо́н** (*за визначенням ПДР*) – ділянка однорідної території із дерновим покривом, який штучно створюється шляхом посіву і вирощування дерноутворювальних трав (переважно багаторічних злаків) або одернування.

**211. Гальмівні́ власти́вості автомобі́ля** – відносять гальмівний шлях, зупинковий шлях, уповільнення руху.

**212. Гальмо́** (*техн.*) – комплекс пристроїв для зниження швидкості руху, повної зупинки і утримання на місці транспортного засобу.

ПДР вимагають, щоб робоче гальмо (робоча гальмівна система) механічного транспортного засобу забезпечувала рівномірне загальмовування всіх коліс. Під робочим Г. розуміється основна гальмівна система транспортного засобу з приводом від ножної педалі або рукоятки в автомобілях, призначених для осіб з інвалідністю. Робоче Г. діє на всі колеса автомобіля. На кожному колесі встановлюється барабанний або дисковий гальмівний механізм, який приводиться в дію гідравлічним, пневматичним або пневмогідравлічним приводом. Стоянкове Г. забезпечує утримання транспортного засобу на місці і діє зазвичай тільки на ведучі колеса.

Забороняється експлуатація нерейкових механічних транспортних засобів, причепів і напівпричепів в наступних випадках:

– при русі транспортним засобом без навантаження зі швидкістю 40 км/год (для автомобілів) на сухій

горизонтальній ділянці дороги з твердим покриттям, яке має коефіцієнт зчеплення не менше 0,6 (чисте цементно- або асфальтобетонне покриття), робоче Г. не забезпечує рівномірного загальмовування всіх коліс, при цьому транспортний засіб при гальмуванні розвертається на кут більше 8° або займає смугу руху більше 3,5 м;

– при однократному натисканні на педаль (рукоятку) робочого Г. не забезпечується встановлена ефективність гальмування за умов описаних вище випробувань;

– підтікає рідина в гідравлічній системі Г.;

– порушена герметичність системи пневматичного чи пневмогідравлічного приводу Г., що спричиняє зменшення тиску повітря при непрацюючому двигуні (компресорі) більш як на 0,05 МПа (0,5 кГс/кв. см) за 15 хв у разі приведення в дію органів керування гальмовою системою;

– не працює манометр системи пневматичного або пневмогідравлічного гальмового приводу;

– компресор не забезпечує встановленого тиску повітря в системі пневматичного пригоду Г.;

– відсутня робоча гальмівна система причепа (напівпричепа), якщо вона передбачена підприємством-виробником;

– важіль (рукоятка) стоянкового Г. не утримується запираючим пристроєм в робочому положенні;

– стоянкове Г. не утримує транспортний засіб незалежно від умов завантаження на уклоні не менш ніж 16 %;

– на причепах, які не мають Г., або при несправності пристроїв, котрі перешкоджають торканню дишла поверхні дороги, а також на одноосних причепах (крім причепів-розпусків) відсутні запобіжні ланцюги (троси). Дишло – цей термін використовується при описі будови причепа – частина причепа, кінець котрої з'єднує причеп з причіпним пристроєм автомобіля.

**213. Гальмови́й шлях** – відстань, яку проходить транспортний засіб моменту натискання на педаль гальма до повної зупинки.

Г.ш. є показником ефективності гальмування. Правила дорожнього руху встановлюють при одноразовому впливі

на органи керування гальмівною системою мінімальну величину Г.ш. при швидкості руху 40 км/год (для автомобілів, автобусів і автопоїздів) або 30 км/год (для мотоциклів, мопедів) на сухій рівній горизонтальній ділянці дороги з твердим покриттям при $\varphi = 0{,}6$ (чисте цементно- або асфальтобетонне покриття). Якщо величина Г.ш. більша за встановлену величну, то експлуатація транспортного засобу забороняється, причому якщо несправність виникла в дорозі, то подальший рух повинен бути припиненим.

Для визначення Г.ш. використовується пістолет-відмітчик, котрим роблять відмітку на проїзній частині в момент спрацювання привода робочого гальма. Потім заміряють довжину шляху, котрий пройдено транспортним засобом до відмітки місця повної зупинки.

У таблиці 1 наведено величини Г.ш. в залежності від типу транспортного засобу.

Таблиця 1

**Довжина гальмового шляху транспортних засобів в залежності від їх виду**

| Вид транспортного засобу | Гальмовий шлях, м, не більше ніж |
|---|---|
| Легкові автомобілі і їх модифікації для перевезення вантажів | 14,7 |
| Автобуси | 18,3 |
| Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 12 т включно | 18,3 |
| Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою понад 12 т включно | 19,5 |
| Автопоїзди, тягачами яких є легкові автомобілі і їхні модифікації | 16,6 |
| Автопоїзди, тягачами яких є вантажні автомобілі | 19,5 |
| Двоколісні мотоцикли і мопеди | 7,5 |
| Мотоцикли з причепом | 8,2 |

**214. Гальмови́й шлях** (*за визначенням ПДР*) – відстань, що проходить транспортний засіб під час

екстреного гальмування з початку здійснення впливу на механізм керування гальмовою системою (педаль, рукоятку) до місця його зупинки.

**215. Галюцина́ції** (*лат. hallucination* – марення, видіння) – мнимі сприймання, що виникають без реального об'єкта – подразника, але сприймаються як дійсні образи реального світу. Виникають як наслідок психічних хвороб або деяких інфекційних захворювань, інтоксикацій, травм головного мозку, нервових потрясінь тощо. За характером галюцинації можуть бути слуховими, зоровими, тактильними, нюховими, смаковими.

**216. Ге́ймліха (Ха́ймліка) прийо́м** (*мед.*) – надання першої допомоги у випадку, коли людина давиться при потраплянні у дихальні шляхи чужорідного тіла. Прийом Геймліха передбачає здійснення енергійних поштовхів у живіт, в результаті котрих чужорідне тіло виштовхується з дихальних шляхів подібно пробки з пляшки шампанського.

**217. Гемато́ма** (*грец. αἷμα* – кров і *ωμα* – пухлина, *мед.*) – скупчення крові, обмежене навколишніми тканинами або стінками природної порожнини тіла. Виникає внаслідок крововиливу при травмах, руйнуванні стінок судин патологічним процесом тощо. Підшкірна гематома – «*синець*».

**218. Гемото́ракс** (*мед.*) – накопичення крові в порожнині плеври, котре виникає внаслідок внутрішньої кровотечі через травми (закриті або відкриті) грудної клітки різної етиології з пошкодженням міжреберних і внутрішніх грудних артерій, органів (легень, серця, діафрагми), внутрішньогрудинних гілок великих судин (аорти, порожнинних вен) та ін. або при деяких захворюваннях (рак легень, туберкульозі тощо).

**219. Гіпервентиля́ція** (*мед.*) – надлишкова щодо належного рівня обміну легенева вентиляція, зумовлена глибоким і (або) частим диханням, що призводить до зниження вмісту вуглекислого газу і підвищення показників кисню в крові. Причиною гіпервентиляції, як правило,

стає паніка або серйозне хвилювання, спричинене переляком або будь-якими іншими причинами.

Відчуваючи сильне хвилювання або паніку, людина починає частіше дихати, що призводить до різкого зниження вмісту вуглекислого газу в крові (настає гіпервентиляція). Потерпілий починає через це відчувати ще більший неспокій, що призводить до подальшого погіршення його стану внаслідок порушення нормального дихання.

**220. Гіперка́пнія** (*мед.*) – надмірна кількість вуглекислого газу в крові; патологічний стан, який спричинює надмірна кількість $CO_2$ у крові; отруєння вуглекислим газом. Іноді може супроводжувати гіпоксію. При концентрації $CO_2$ у повітрі понад 1 % його вдихання породжує такі прояви: головний біль, нудота, часте поверхневе дихання, посилене потовиділення, втрата свідомості.

**221. Гіпертензи́вний** (*заст.* гіпертоні́чний) **кри́з** (*мед.*) – патологічний стан, що характеризується раптовим підвищенням артеріального тиску вище 180/120 мм. рт. ст. або до індивідуально високих величин. Ускладнений криз супроводжується *неврологічною симптоматикою* – головним болем, запамороченням, парестезією, що свідчить про погіршення мозкового кровообігу.

При гіпертонічному кризі може порушуватися і коронарний та нирковий кровообіг з відповідними симптомами з боку серця й нирок. Такі кризи повинні бути купіровані в невідкладному порядку, оскільки досить часто призводять до ускладнень і таких судинних катастроф як інсульт та інфаркт. Вимагає негайного його зниження, щоб попередити пошкодження органів-мішеней. Препарати для зняття гіпертензивного криза вводять внутрішньовенно, внутрішньом'язово, підшкірно, через рот і під язик.

**222. Гіпертоні́я** (*заст.*), **гіперте́нзія** (*мед.*) – підвищення артеріального тиску вище 140/90 мм. рт. ст.; захворювання, основною ознакою якого є стійке підвищення артеріального тиску крові. Воно зумовлене порушенням регуляції тонусу судин і роботи серця та не пов'язане

з органічними захворюваннями будь-яких органів або систем організму.

*Гіпертоні́я* – застарілий термін, що означає підвищення понад норму кров'яного тиску в судинному руслі. З 90-х років XX-го століття в медичній практиці замість терміну гіпертонія рекомендують використовувати термін *артеріальна гіпертензія*.

**223. Гіпобулі́я** (*водія*) (*грец. υπο…* – префікс, що означає зниження, нестачу, і *βουλία* – воля; нерішучість) – зниження прояву активності вольових дій. Виникає внаслідок перевтоми, фізичного чи нервового виснаження, вживання наркотиків, алкоголю, а також при деяких психічних розладах. При гіпобулії різко знижується контроль індивіда за своїми словами і вчинками.

**224. Гіповолемі́я** (*мед.*) – зменшення об'єму циркулюючої крові.

**225. Гіпока́пнія** (*мед.*) – зменшення кількості вуглекислого газу в крові.

**226. Гіпокси́я** (*мед.*) – кисневе голодування тканин; патологічний стан, під час якого тканини і органи недостатньо насичуються киснем або кисню достатньо, але він не засвоюється тканинами.

Внаслідок цього в життєво важливих органах розвиваються незворотні зміни. Найчутливіші до кисневої недостатності центральна нервова система, м'язи серця, тканини нирок, печінки.

**227. Гіпоте́нзія артеріа́льна** (*мед.*) – зниження артеріального тиску.

**228. Гіпотермі́я** (*грец. ὑπο* – під і *θέρμη* – тепло, *мед.*) – зниження температури тіла у тварин з сталою температурою тіла або у людини штучним охолодженням у поєднанні з глибоким гальмуванням центральної нервової системи снотворними речовинами та заспокійливими засобами.

**229. Гіпотоні́я** (*мед.*) – зниження артеріального тиску.

**230. Гірська́ доро́га** – дорога, яка пролягає в гірській місцевості, з крутими підйомами і спусками. Особливості

руху по Г.д. розповсюджуються також на ділянки інших доріг, котрі позначені дорожніми знаками 1.6 «Крутий підйом» або 1.7 «Крутий спуск», де зустрічний роз'їзд транспортних засобів утруднений. Умови руху в горах відрізняються особливою складністю.

1.6

На ділянках доріг, позначених знаком 1.7, де зустрічний роз'їзд утруднений, водії транспортних засобів, що рухаються на спуск, повинні дати дорогу транспортним засобам, які рухаються на підйом. Для забезпечення безпеки руху при під'їзді до повороту на Г.д. водій повинен зайняти крайнє праве положення, а поза населених пунктів бажано подати попереджувальний звуковий сигнал.

1.7

На Г.д. заборонено рух з виключеним зчепленням або передачею і буксирування на гнучкому зчепленні в ожеледицю.

Особливу увагу при русі Г.д. необхідно звернути на правильний вибір швидкості. Статистика показує, що типові аварії на Г.д. – занос транспортного засобу, перекидання або з'їзд з дороги – відбуваються в результаті помилок у виборі швидкості руху.

5.28

Г.д. характеризується багаточисельними поворотами, спусками і підйомами, котрі різко обмежують видимість водію. Крім того, водії повинні враховувати, що в умовах гірської місцевості тягові якості двигуна знижуються, тому шлях розгону автомобіля збільшується.

При спуску з тривалого перевалу треба включити понижену передачу для того, щоб менше користуватися гальмами. У випадку відмови гальм *при спуску* з гори треба здійснювати гальмування двигуном і спрямовувати автомобіль на смугу руху для аварійної зупинки, яка позначається знаком 5.28. Такі ділянки ще називають *рампами для аварійної зупинки автомобіля* – спеціальні ділянки дороги, які дозволяють транспортним засобам, що мають проблеми із гальмуванням, безпечно зупинятися. Зазвичай це довгі смуги, засипані піском або гравієм, з'єднані зі стрімкою частиною основної дороги під гору і призначені для розміщення великих вантажівок або автобусів, а також інших автомобілів.

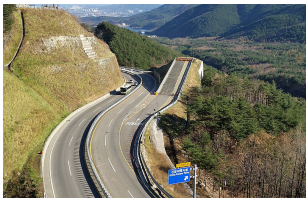


**Фото 1.** *Рампа для аварійної зупинки автомобіля на гірській дорозі*

Рампа дозволяє кінетичну енергію рухомого транспортного засобу поступово розсіювати контрольованим та відносно нешкідливим способом, допомагаючи водію безпечно зупинити його без насильницької аварії.

При відмові гальмівної системи або двигуна *при підйомі* необхідно включити задній хід, повільно спрямувати автомобіль до скали, дерева або іншого предмету (перешкоди) і зупинитися.

На Г.д. автомобіль необхідно вести спокійно, з рівномірною швидкістю, на пониженій передачі. Важлива умова безпеки руху на Г.д. – бездоганний технічний стан транспортного засобу, особливо його гальмівної системи і рульового керування.

**231. Гірська́ хворо́ба** (*мед.*) – реакція організму на зниження кисню на висоті понад 2500 м над рівнем моря.

**232. Глауко́ма** (*др.-грец. глаукома* – «синє помутніння ока») – велика група захворювань очей, котрі характеризуються постійним або періодичним підвищенням внутрішньоокового тиску з наступним розвитком типових дефектів поля зору, зниженням гостроти зору і атрофією зорового нерва.

Розрізняють дві основні форми глаукоми: *відкритокутову* і *закритокутову*. Крім того, існують *вроджена* глаукома, *ювенільна*, різноманітні форми *вторинної* глаукоми, в тому числі пов'язані з аномаліями розвитку ока.

**233. Глухонімота́** (*лат. surdomutitas*) – природжена або набута в ранньому дитинстві глухота й зумовлена нею відсутність мовлення. Глухонімота найчастіше спричинюється перенесеними в дитинстві цереброспінальним менінгітом, кором, грипом, скарлатиною, природженими аномаліями слуху, травмою тощо.

**234. Глухота́** (*водія*) – повна відсутність або сильне зниження слуху. Буває одностороння і двостороння. Може

виникати внаслідок ураження зовнішнього, середнього або внутрішнього вуха, слухового нерва, центральних відділів головного мозку.

**235. Головна́ доро́га** – дорога з будь-яким покриттям (асфальтобетонним, бруківкою, гравійним тощо) відносно дороги без покриття (ґрунтової), або дорога, позначена дорожніми знаками 1.22 «Перехрещення з другорядною дорогою», 1.23.1–1.23.4 «Прилягання другорядної дороги», 5.1 «Автомагістраль», 2.3 «Головна дорога» відносно дороги, позначеної знаками 2.1 «Дати дорогу» або 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено».

У тому випадку, коли встановлені зазначені дорожні знаки, наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед перехрестям жодного значення не має (не прирівнює її за значенням до перехрещуваної).

Г.д. виділяється на нерегульованому перехресті доріг. У всіх випадках транспортні засоби, які знаходяться на перехресті на Г.д., в якому напрямку вони б не рухались далі, користуються переважним правом на його першочерговий проїзд.

**236. «Головна́ доро́га»** – дорожній знак 2.3, який позначає дорогу, по котрій надано переважне право проїзду нерегульованих перехресть. Відноситься до групи знаків пріоритету. Встановлюється на початку дороги. Може повторюватися перед перехрестям. Перед перехрестями, на котрих головна дорога змінює напрямок, а також перехрестями з складним плануванням, знак 2.3 встановлюється з табличкою 7.8 «Напрямок головної дороги». На всіх в'їздах з другорядних доріг на дорогу, яка позначена знаком 2.3, повинні бути встановлені знаки 2.1 «Дати дорогу» або 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено».

2.3

Знак 2.3 може встановлюватися також на регульованих перехрестях, де світлофорна сигналізація в окремі періоди часу відключається або переводиться в режим жовтого миготливого сигналу. У такому випадку водії повинні виконувати вимоги відповідного знаку.

**237. Головна́ доро́га** (*за визначенням ПДР*) – дорога з покриттям відносно ґрунтової або та, що позначається знаками 1.22 «Перехрещення з другорядною дорогою», 1.23.1–1.23.4 «Прилягання другорядної дороги» і 2.3 «Головна дорога». Наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед перехрестям не прирівнює її за значенням до перехрещуваної.

2.3

1.23.1 1.23.2 1.23.3 1.23.4 1.22

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 1.23.1–1.23.4*

**238. Горизонта́льна розмі́тка** – засіб регулювання дорожнього руху, призначений для розділення транспортних потоків запровадження визначених обмежень в русі, а також для додаткової інформації водіям про умови дорожнього руху.

Дорожньою розміткою, відповідно до ДСТУ 2587:2010 «Розмітка дорожня. Загальні технічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування», вважаються лінії, написи та інші позначення на проїзній частині (з удосконаленим покриттям), бордюрах, елементах дорожніх споруд, обстановки вулиць і доріг, які застосовуються самостійно у поєднанні з дорожніми знаками або світлофорами.

Стандартом встановлено дві групи розмітки: горизонтальна і вертикальна.

До горизонтальної розмітки відносяться ліній, написи, стріли та інші позначення. Вона поділяється на поздовжню (лінії 1.1–1.11), поперечну (лінії 1.12–1.15) та ін. види розмітки (1.16–1.39) і наноситься на поверхню проїзної частини доріг з удосконаленим покриттям (при інтенсивності руху більше 500 авт/добу і ширині проїзної частини щонайменше 6,0 м).

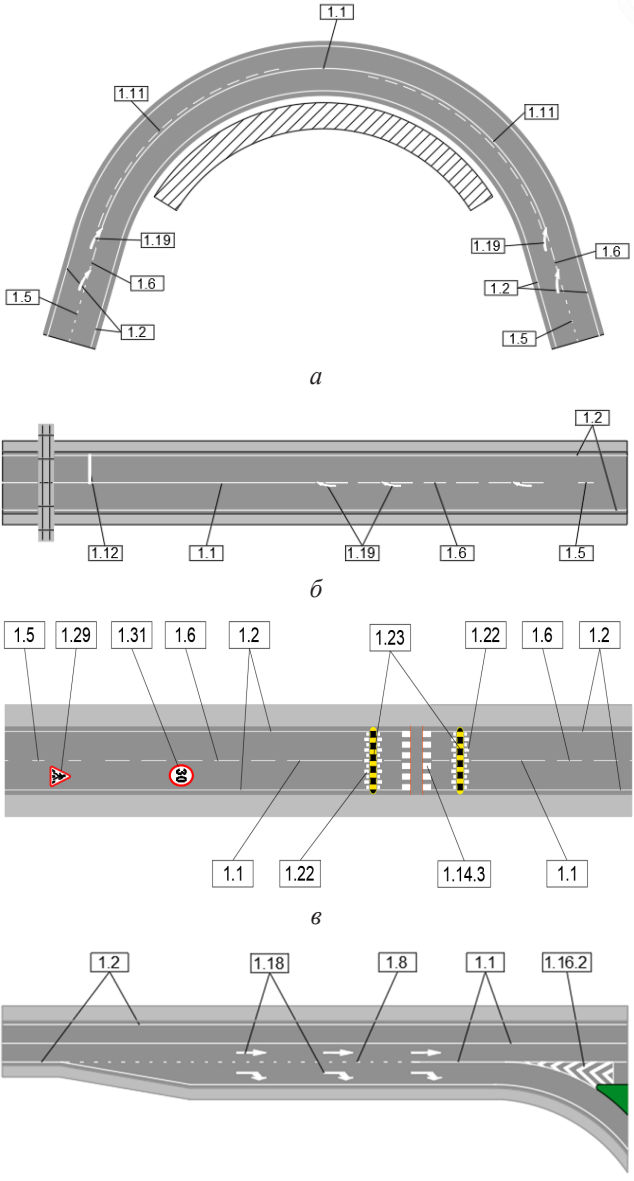
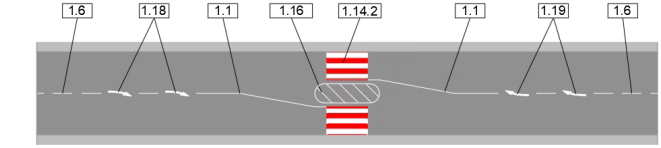
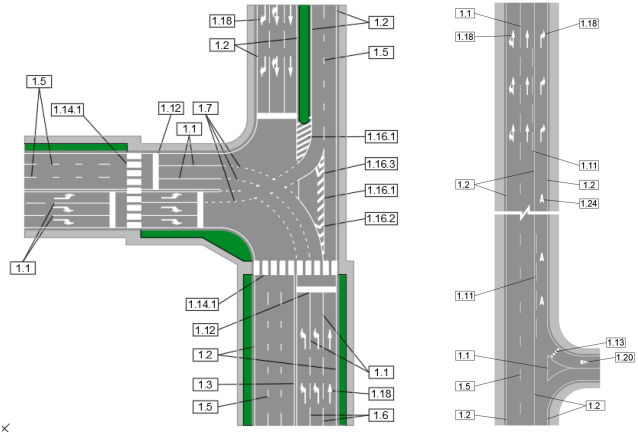


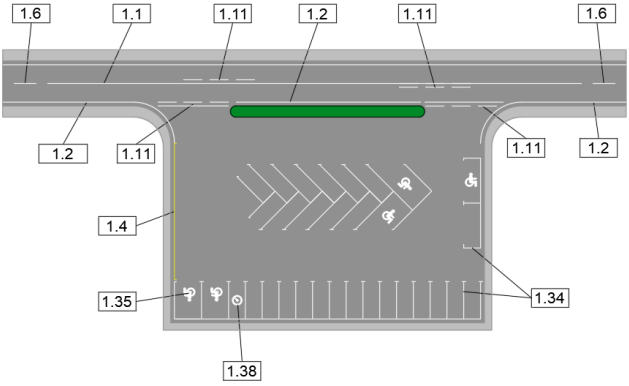

**Рис. 1.1.** *Елементи горизонтальної розмітки: вид а-г* (*початок*)




*д*




*е* *ж*




*з*

**Рис. 1.1.** *Елементи горизонтальної розмітки: вид д-з* (*початок*)

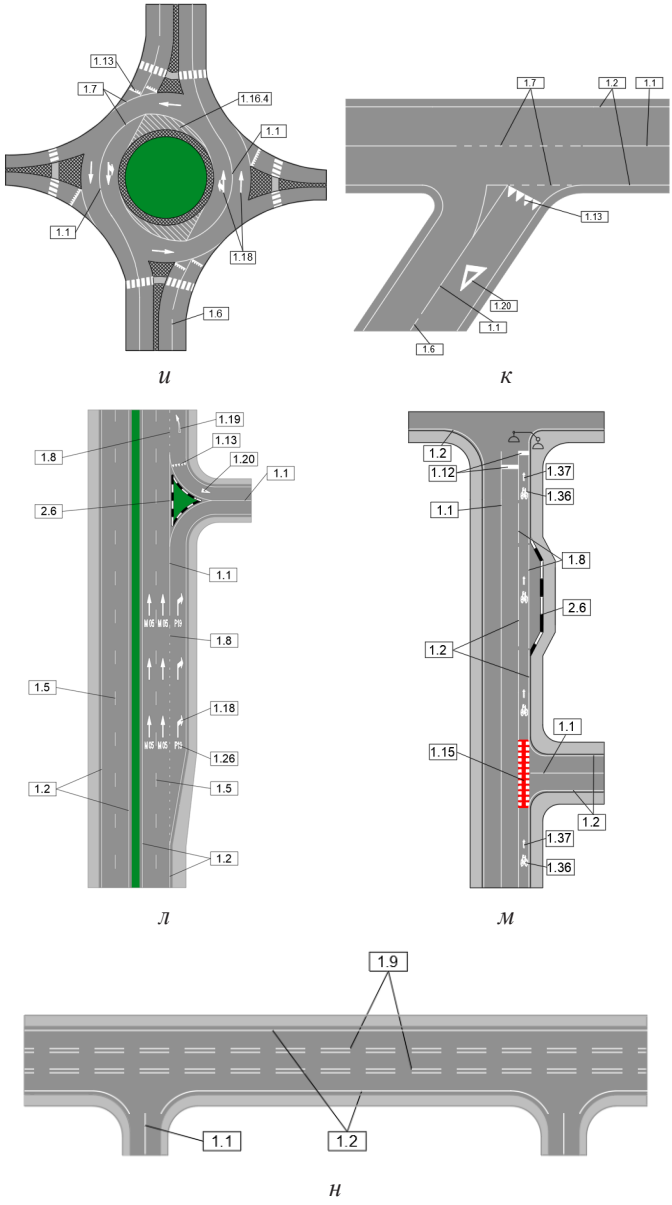
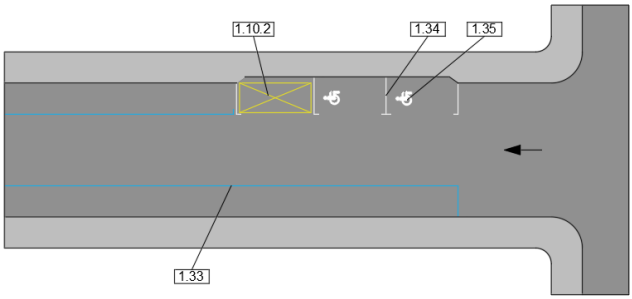
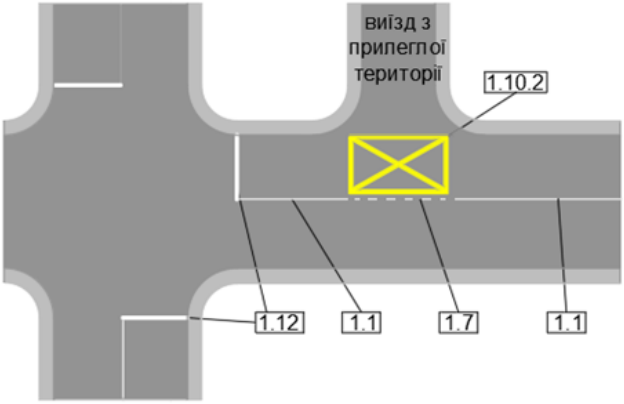


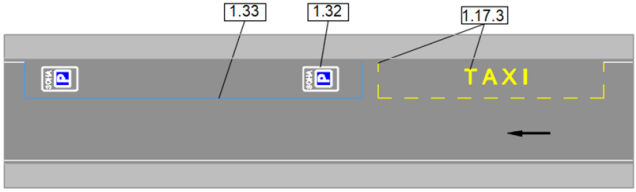

**Рис. 1.2.** *Елементи горизонтальної розмітки: вид и-н* (*продовження*)




*n*

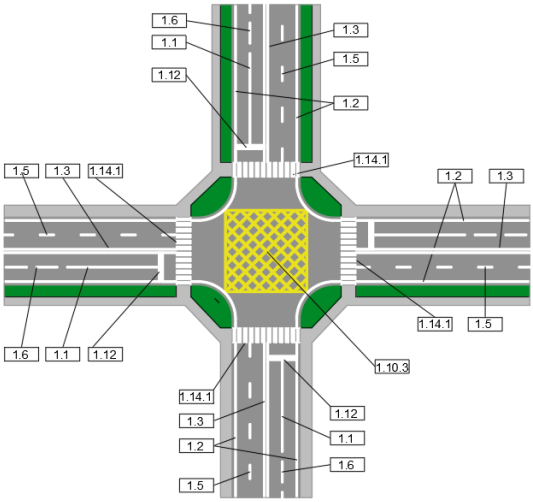



*p*

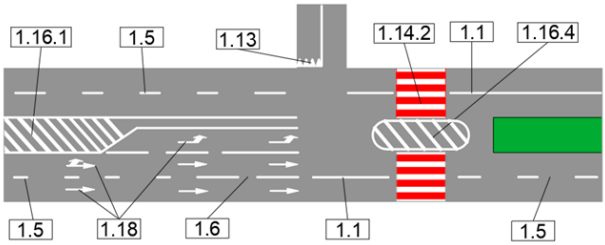



*c*

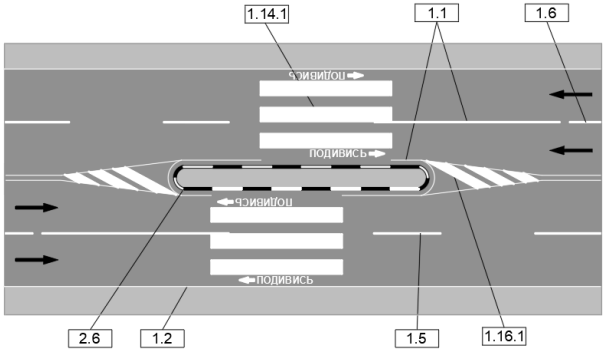
**Рис. 1.2.** *Елементи горизонтальної розмітки: вид n-c* (*продовження*)




*т*

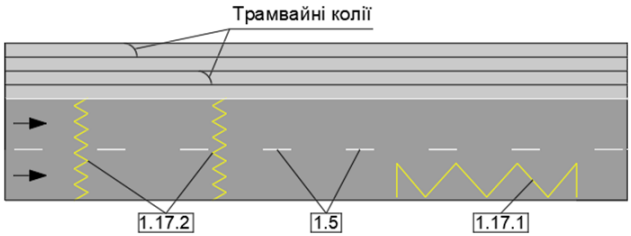



*у*

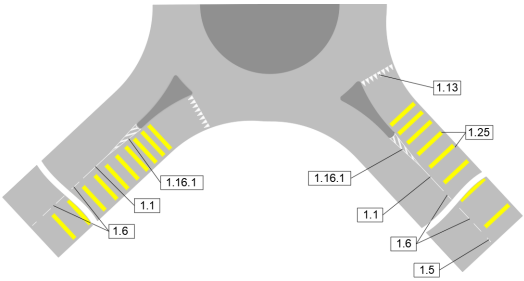



*ф*

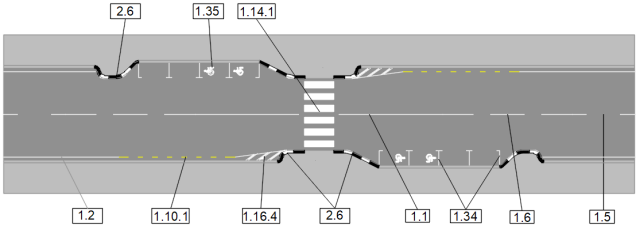
**Рис. 1.3.** *Елементи горизонтальної розмітки: вид т-ф* (*продовження*)



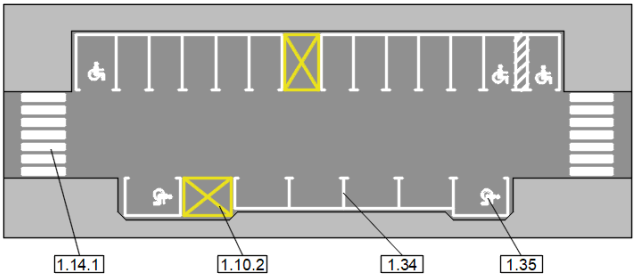

*х*




*ц*

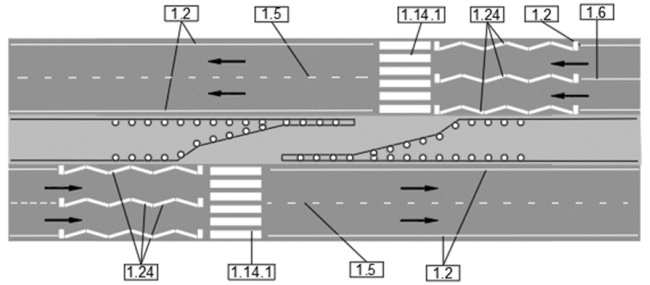



*ч*

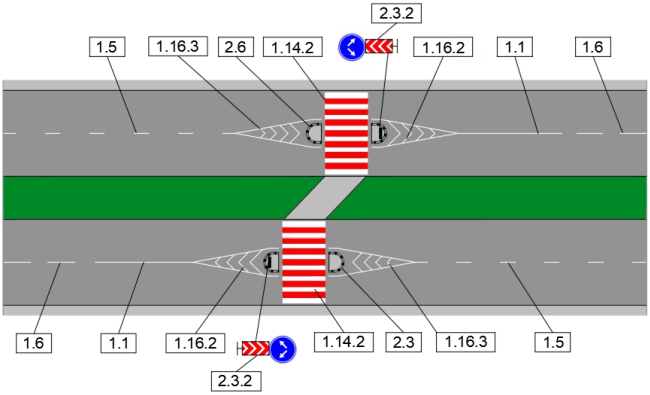



*ш*

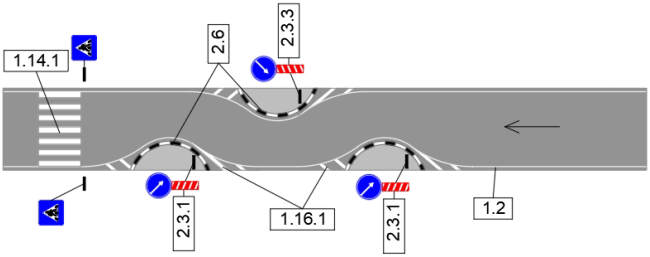
**Рис. 1.3.** *Елементи горизонтальної розмітки: вид х-ш* (*продовження*)




*щ*




*ю*




*я*

**Рис. 1.4.** *Елементи горизонтальної розмітки: вид щ-я (закінчення)*

**Лінії горизонтальної розмітки мають білий колір. Синій колір має лінія 1.33** (рис. 1.5).

**Рис. 1.5.** *Лінія 1.1 білого кольору та лінія 1.33 синього кольору*

**Жовтий колір мають лінії 1.4, 1.10.1–1.10.3, 1.17.1–1.17.3, 1.23, 1.25, а також лінії тимчасової розмітки.**

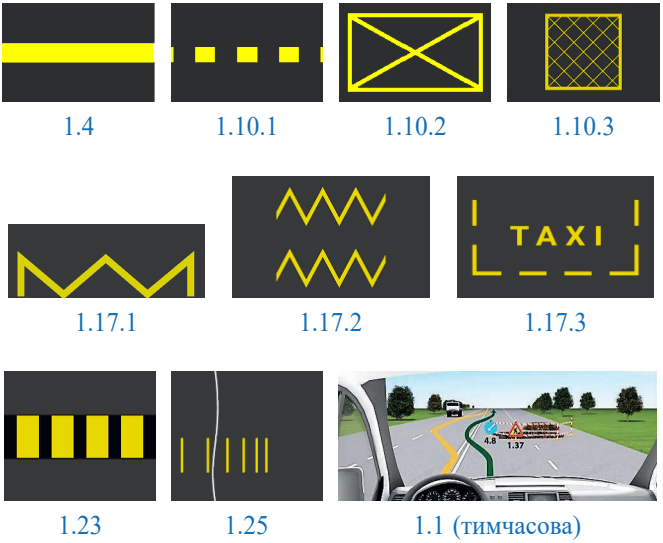



**Рис. 1.6.** *Лінії горизонтальної розмітки жовтого кольору*

Лінії 1.4, 1.10.1–1.10.3, 1.17.1–1.17.3, 1.23, 1.25 жовтого кольору та лінії тимчасової дорожньої розмітки жовтого кольору зображено на рис. 1.6 (*див. вище*).

**Червоно-білий колір мають лінії 1.14.2, 1.14.3, 1.15** (рис. 1.7).

1.14.2 1.14.3 1.15

**Рис. 1.7.** *Лінії горизонтальної розмітки, які мають поєднання червоного і білого кольорів*

**Розмітка 1.29–1.32 дублює зображення відповідних дорожніх знаків (1.32, 1.39, 3.29 та 5.43)** (рис. 1.8).

1.29 1.30 1.31 1.32

**Рис. 1.8.** *Горизонтальна дорожня розмітка, яка дублює дорожні знаки*

Відповідно до ДСТУ 2587:2010 горизонтальна розмітка повинна бути білого кольору, за винятком 1.2 (якщо вона позначає межу смуги для руху маршрутних транспортних засобів відповідно до Правил дорожнього руху), 1.4, 1.10.1–1.10.3, 1.17.1–1.17.3, 1.23, 1.25 та лінії тимчасової розмітки, які мають жовтий колір.

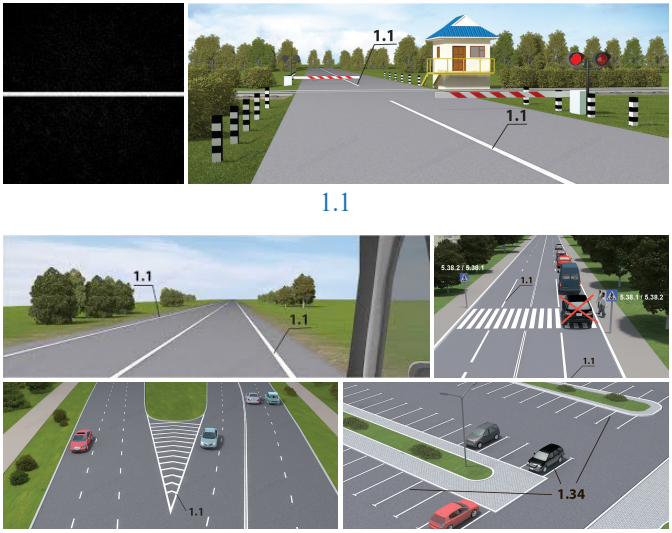
Розмітка 1.14.2, 1.14.3 і 1.15 складається з білого, червоного і чорного кольорів, 1.32 – з синього і білого кольорів. Якщо розміткою 1.1 позначають відведені майданчики для паркування на проїзній частині і на бордюрах, то її наносять синім кольором (лінія 1.33).

Згідно з ДСТУ 2587:2010 «Розмітка дорожня. Загальнотехнічні вимоги. Методи контролювання. Правила застосування» лінії розмітки 1.1, 1.3, 1.5, 1.6, 1.9, 1.11 та обрамляюча лінія розмітки 1.16.1–1.16.3 повинні мати ширину **15 см** у разі нанесення їх на *дорогах I та II категорій доріг державного та місцевого значення* за ДБН В.2.3-4:2015 «Споруди транспорту. Автомобільні дороги» або *магістральних вулицях загального значення* за ДБН В.2.3-5-2017 «Вулиці та дороги населених пунктів».

На усіх інших дорогах і вулицях населених пунктів ці лінії розмітки повинні мати ширину 10 см.

**Горизонтальна розмітка має таке значення:**

**1.1 (вузька суцільна лінія) – поділяє транспортні потоки протилежних напрямків (осьова розмітка) на дорогах з двома чи трьома (2 + 1) смугами руху в обох напрямках, позначає межі смуг руху у попутному напрямку (розділювальна розмітка), позначає межі проїзної частини, на які в'їзд заборонено (напрямні острівці та острівці безпеки); розділяє пішохідний і велосипедний рух на суміжних пішохідних та велосипедних доріжках, позначених знаком 4.18; розділяє смуги на велосипедних доріжках з двостороннім рухом у разі наближення до велосипедного переїзду, позначеного розміткою 1.15** (рис. 1.9).




1.1

**Рис. 1.9.** *Порядок та ситуації застосування лінії 1.1*

Згідно з вимогами ДСТУ 2587:2010 розмітка 1.1 (*шириною 15(10) см*) застосовується:

*а) для позначення смуг руху та поділу транспортних потоків протилежних напрямків на дорогах, які мають дві або три смуги для руху в обох напрямках*:

– на ділянках доріг з обмеженою оглядовістю чи недостатньою видимістю (рис. 1.10, рис. 1.11) (визначаються за п. 3.3 ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану»), в тому числі в кінці підйому, де зони видимості менші допустимого значення (на ділянці дороги з обмеженою видимістю можуть бути дві зони, де видимість менше допустимої, одна з яких спостерігається під час руху в одному напрямку, а інша – під час руху в іншому напрямку) перекривають одна одну (залежність мінімальної відстані видимості при визначеній швидкості наведено в табл. 1);

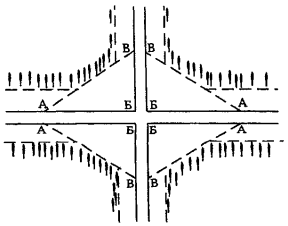



**Рис. 1.10.** *Схема забезпечення видимості, де АБВ – трикутники видимості; АБ, БВ – відстань видимості за умови зупинки автомобіля для цієї категорії дороги*

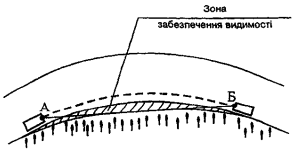



**Рис. 1.11.** *Схема забезпечення видимості на кривій в плані; хорда АБ – промінь зору водія; крива АБ – відстань видимості для зупинки автомобіля*

*Пунктиром зазначено межу зони обов'язкового забезпечення видимості*

Таблиця 1

**Залежність мінімальної відстані видимості для забезпечення безпеки руху від величини швидкості**

| **Швидкість руху, км/год** | 30 | 40 | 50 | 60 | 80 | 100 | 120 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Мінімальна відстань видимості, що забезпечує безпеку руху при цій швидкості, м** | 80 | 100 | 120 | 150 | 200 | 280 | 350 |

– на ділянках доріг з трьома смугами для руху в обох напрямках для організації руху по черзі по одній і двох смугах в одному напрямку, а також при зміні ширини проїзної частини доріг, що вимагає відхилення суцільної лінії розмітки. Цей нахил виконується в пропорції не більше 1:10 (1:15) – перехідна лінія в населеному пункті, 1:20 (1:30) – за його межами і 1:40 (1:50) – на автомагістралях і дорогах для автомобілів;

– на всій довжині кривих в плані, радіус яких менше ніж 500 м поза населеними пунктами, і менше ніж 150 м – в населених пунктах. При цьому, на дорогах, що мають дві смуги і радіус кривих в плані не перевищує 50 м, розмітка виконується таким чином, щоб було витримано відношення ширини внутрішньої смуги до зовнішньої відповідно до вимог табл. 2. На дорогах, які мають більше двох смуг, це відношення зберігається для крайніх смуг, а середня смуга в цьому випадку застосовується як розділювальна;

Таблиця 2

**Відношення ширини внутрішньої смуги до зовнішньої залежно від радіуса зовнішнього краю проїзної частини**

| **Радіус по зовнішньому краю проїзної частини, м** | 10–15 | 15–20 | 20–30 | 30–50 | 50 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Відношення ширини внутрішньої смуги проїзної частини до ширини зовнішньої смуги** | 1,4 | 1,3 | 1,2 | 1,1 | 1,0 |

– в місцях, де заборонено обгін усім транспортним засобам;

*б) для позначення меж смуг руху*:

– перед перехрестями протяжністю не менше ніж за 20 (40) м від розмітки 1.12, 1.13 або краю проїзної частини в місці перетину доріг в населеному пункті

та за його межами, і 100 м на дорогах для автомобілів та на автомагістралях[1];

– у разі наближення до пішохідних переходів і перетинів з доріжкою для велосипедистів та елементів примусового зниження швидкістю протяжністю не менше 20 (40) м в населених пунктах і за його межами, і 100 м на дорогах для автомобілів та на автомагістралях;

– перед залізничними переїздами протяжністю не менше ніж 100 м до розмітки 1.12 (стоп-лінія) або 110 м до найближчої рейки;

– на мостах і в тунелях;

– на переходах з однією смугою руху в кожному напрямку і інтенсивністю руху 600 авт/год і більше в обох напрямках;

*в) для позначення*:

– краю проїзної частини (крайова лінія);

– напрямних острівців, острівців безпеки та розділювальної смуги протяжністю не менше 20 (40) м;

– меж покриття (ділянок проїзної частини, на які в'їзд заборонено) – острівці безпеки, майданчики для зупинки тощо;

*г) для позначення меж місць для стоянки транспортних засобів, майданчиків для паркування (на проїзній частині – синього кольору)*. При цьому мінімальні розміри одного місця для стоянки у разі послідовного розташування автомобілів уздовж краю проїзної частини беруться з розрахунку 2,5 х 6,0 м для легкових і 3,0 х 10,0 м для вантажних автомобілів, а в разі паралельного розташування автомобілів по відношенню один до іншого – відповідно 2,5 х 6,0 м і 3,0 х 7,0 м.

Лінії для позначення меж майданчиків для стоянки наносять в поєднанні з дорожнім знаком 5.38 «Місце для стоянки» або самостійно. У кінці ліній, що визначають межі майданчиків і індивідуальних місць стоянки транспортних засобів, можуть бути нанесені штрихи довжиною 0,5 м;

---

[1] ***Примітка:*** *Тут і далі цифра в дужках відповідає розмітці на дорогах з дозволеною швидкістю руху понад 50 км/год, а цифра без дужок – в інших випадках.*

*д) для позначення краю проїзної частини (крайова лінія) на дорогах, що мають менше чотирьох смуг в обох напрямках, не позначених знаками 5.1 «Автомагістраль» або 5.3 «Дорога для автомобілів», перед перешкодою (опора шляхопроводу, острівець безпеки, бордюр тощо), яка знаходиться ближче ніж 0,3 м від межі смуги руху, а також в разі звуження смуги руху з нахилом до осі проїзної частини* (фото 1).

**Фото 1.** *Лінія 1.1, якою позначено край проїзної частини, що граничить з узбіччям*

У разі наявності бордюру крайова лінія може не наноситися, за винятком штучних споруд і небезпечних ділянок доріг (криві в плані з радіусом в населених пунктах менш 150 м, поза населеними пунктами – менше 500 м, ділянки з недостатньою видимістю, в місцях встановлення бордюру на розділювальній смузі тощо), де вона наноситься по краю проїзної частини.

Для позначення краю проїзної частини доріг *для автомобілів і доріг з чотирма і більше смугами руху в обох напрямках*, крім автомагістралей застосовується різновид розмітки 1.1 – *розмітка 1.1.1, шириною 15 см*.

Лінію 1.1, яка позначає край проїзної частини доріг, що не відносяться за умовами руху до автомагістралей, наносять на відстані 0,2 м від краю проїзної частини або від розділювальної смуги. Лінія горизонтальної поздовжньої розмітки, що позначає край проїзної частини або розділювальної смуги, покращує видимість меж дороги або частини її, призначеної для руху лише в одному напрямку.

Перетинати суцільну лінію 1.1, що позначає край проїзної частини, *дозволяється* для зупинки або стоянки на узбіччі, розташованому праворуч або біля правого краю проїзної частини, якщо узбіччя немає, а також у разі інших невідкладних обставин (наприклад, в разі утрудненого зустрічного роз'їзду).

У населених пунктах за допомогою лінії 1.1 може бути виділена ділянка проїзної частини, яка призначена для руху пішоходів, або велосипедна доріжка. Такі ділянки проїзної частини для руху, зупинки або стоянки транспортних засобів використовувати забороняється.

**1.2 (широка суцільна лінія) – позначає край проїзної частини (крайова розмітка) автомобільних доріг та вулиць, межі смуги для руху маршрутних транспортних засобів або велосипедної смуги.**

**У місцях, де на смугу маршрутних транспортних засобів дозволено заїзд іншим транспортним засобам, ця лінія може бути переривчастою** (рис. 1.12).

1.2 (ДСТУ) 1.2 (ПДР)

**Рис. 1.12.** *Порядок використання лінії 1.2*

Крім зазначеного в Правилах, стандартом ДСТУ 2587:2010 розмітка 1.2 (*шириною 0,2 м*) застосовується ще й для позначення границі між смугою розгону або гальмування (перехідно-швидкісної смугою) і основною смугою проїзної частини.

У разі нанесення розмітки 1.2 для позначення границі між перехідно-швидкісної смугою і основною смугою проїзної частини її довжина становить не більше 0,25 довжини смуги розгону від її початку і не менше 0,25 довжини смуги гальмування від її кінця.

На дорогах, що мають три смуги і більше для руху в одному напрямку, при інтенсивності руху ***маршрутних***

***транспортних засобів*** 60 і більше за годину за допомогою лінії 1.2 (*жовтого кольору згідно з Правил дорожнього руху, а згідно з ДСТУ 2587:2010 – білого*) може бути виділена одна смуга тільки для руху цих транспортних засобів. У будь-якому випадку порядок дій учасників дорожнього руху не змінюється. У місцях, де на смугу руху маршрутних транспортних засобів дозволено в'їзд інших транспортних засобів, ця лінія може бути переривчастою.

Перетинати широку суцільну лінію горизонтальної розмітки на автомагістралях забороняється, за винятком вимушеної зупинки, якщо цією лінією позначено край проїзної частини, суміжний з узбіччям (фото 2).

**Фото 2.** *Лінією 1.2 позначено край проїзної частини на автомагістралі*

**1.3 – поділяє транспортні потоки протилежних напрямків на дорогах, які мають чотири і більше смуг руху або на ділянках доріг з трьома (2+1) смугами.**

Лінія 1.3 складається з двох паралельних суцільних ліній *шириною 15(10) см* кожна і відстанню між лініями 10 см (рис. 1.13).

1.3

**Рис. 1.13.** *Порядок застосування дорожньої розмітки 1.3*

За допомогою лінії розмітки 1.3 збільшують бічний інтервал під час зустрічного роз'їзду транспортних засобів, що рухаються по смугах, розташованих біля поздовжньої осі дороги. Такий засіб регулювання значно підвищує безпеку дорожнього руху, оскільки крайні ліві смуги призначені для руху, виконання випередження і обгонів, що здійснюються, як правило, на великих швидкостях та створює небезпеку зіткнення зустрічних транспортних засобів.

Перетинати подвійні суцільні лінії забороняється як для виконання обгону, так і для виконання повороту ліворуч або розвороту.

**1.4 (жовтого кольору) – позначає місця, де заборонено зупинку транспортних засобів з тієї сторони, де вона нанесена. Застосовується самостійно або в поєднанні із знаком 3.34 і наноситься біля краю проїзної частини або по верху бордюру.**

Горизонтальна розмітка лінія 1.4 – суцільна жовта лінія *шириною 10 см* (рис. 1.14).

1.4 3.34

**Рис. 1.14.** *Дорожня розмітка 1.4 та дорожній знак 3.34*

Розмітка застосовується, як правило, в населених пунктах самостійно або разом зі знаком 3.34 «Зупинку заборонено» і наноситься відповідно до ДСТУ 2587:2010 на відстані 10 см від краю проїзної частини або по верху бордюру. Варто зауважити, що вимоги розмітки при цьому не змінюються (рис. 1.15).

Довжина лінії визначає зону дії заборони зупинки транспортних засобів на конкретній ділянці дороги, в тому числі і введеного знаком 3.34. Щоб краще було видно початок та кінець зони заборони зупинки, на початку

і в кінці лінії може бути нанесена поперечна лінія довжиною 0,2–0,3 м.

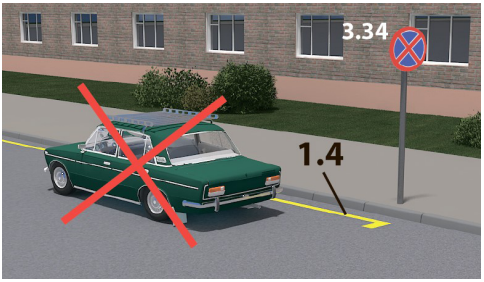
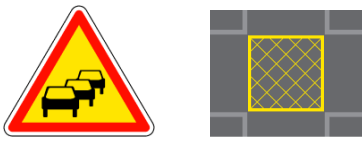



**Рис. 1.15.** *Заборона зупинки і стоянки транспортних засобів за допомогою дорожньої розмітки 1.4 та 2.7*

Водіям забороняється зупиняти транспортний засіб на ділянці проїзної частини, позначеній лінією 1.4. *Дозволяється зупинятися в зоні, позначеній розміткою 1.4, транспортним засобам, які рухаються за встановленими маршрутами*, але тільки на позначених зупинках. Дія розмітки 1.4, як і дія знака 3.34, *не поширюється на таксі*, які здійснюють посадку або висадку пасажирів (завантаження чи розвантаження вантажу).

Стандарт дозволяє застосовувати суцільні жовті лінії розмітки 1.4 у вигляді сітки на перехресті доріг у разі потреби недопущення виїзду транспортних засобів на перехрестя, за (перед) яким може виникнути потреба встановлення дорожнього знака 1.38 «Затори в дорожньому русі» (рис. 1.16). У такий спосіб здійснюється позначення зони перехрестя (коробчаста розмітка), на яку заборонено в'їзд при виникненні затору (у разі спостереження регулярних порушень водіями правил проїзду



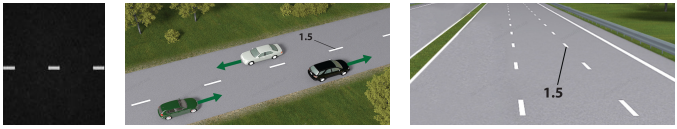
1.38 1.10.3

**Рис. 1.16.** *Дорожній знак 1.38 та дорожня розмітка 1.10.3*

перехресть згідно з Правилами дорожнього руху. Розмітка не є обов'язковою для застосування і використовується як превентивний засіб.

**1.5 – розділяє транспортні потоки протилежних напрямків на дорогах, які мають дві смуги руху в обох напрямках і де дозволено виїжджати на смугу зустрічного руху; позначає межі смуг руху за наявності двох і більше смуг, призначених для руху в одному напрямку; розділяє смуги протилежних напрямків на велосипедних доріжках з двостороннім рухом.**

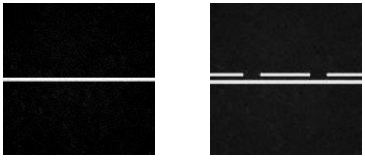
Дорожня розмітка 1.5 – одинарна переривчаста лінія *шириною 15(10) см* з довжиною штрихів, які вдвічі менші довжини розривів між ними (рис. 1.17).




1.5

**Рис. 1.17.** *Дорожня розмітка 1.5*

Призначена для розділення транспортних потоків протилежних напрямків (осьова лінія) на дорогах, що мають дві смуги для руху в обох напрямках, за винятком випадків, коли на конкретних ділянках доріг повинна застосовуватися розмітка 1.1 або 1.11 (рис. 1.18).



1.1 1.11

**Рис. 1.18.** *Лінії дорожньої розмітки 1.1 та 1.11*

Лінія 1.5 також позначає границю смуг руху при наявності двох і більше смуг, призначених для руху в одному напрямку в разі, коли перестроювання з однієї смуги руху на іншу не забороняється.

Позначення смуг руху на проїзній частині разом з підвищенням безпеки дорожнього руху дає можливість значно збільшити пропускну здатність доріг і швидкість руху транспортних засобів. Найбільш очевидно це проявляється перед перехрестями, де максимальна щільність транспортного потоку і найменша пропускна здатність. У зв'язку з цим надзвичайно важливо, щоб кожен водій вів свій транспортний засіб у межах смуги руху, як це визначено п. 11.10 Правил (фото 3).

**Фото 3.** *Дорожня розмітка 1.3*

Ширина смуги руху, відповідно до будівельних норм і правил, складає, в залежності від категорії дороги, від 3 до 4 м (як правило, ширина смуги становить 3,75 м). На дорогах, де розміри елементів поперечного профілю менше, ніж передбачено будівельними нормами і правилами (БНіП), ширина розміченої смуги не повинна бути меншою 3 м. У разі необхідності на дорогах, які призначені тільки для руху легкових автомобілів, ширина смуги руху може бути зменшена до 2,75 м, але при цьому вводяться обмеження режиму руху (обмеження швидкості, заборона обгону, зупинки тощо).

Розмітка проїзної частини за допомогою переривчастої одинарної лінії 1.5 допомагає водіям правильно вибирати положення транспортного засобу на проїзній частині. Лінію 1.5 дозволяється перетинати в разі обгону, перестроювання, повороту, розвороту, якщо іншими положеннями Правил ці маневри не заборонені.

**1.6 (лінія наближення – переривчаста лінія, в якій довжина штрихів утричі перевищує проміжки між ними) – попереджає про наближення до розмітки 1.1, 1.11 або 1.24. Розмітку 1.6 може бути нанесено у поєднанні з розміткою 1.19.**

Лінія розмітки 1.6 – переривчаста лінія *шириною 15(10) см*, у якій довжина штрихів утричі перевищує проміжки між ними (рис. 1.19). Попереджає про наближення до розмітки 1.1 або 1.11, яка поділяє транспортні потоки протилежних або попутних (при позначенні меж смуг руху на дорогах, що мають дві і більше смуг для руху в обох напрямках) напрямків і наноситься на відстані не менше 50 м у населених пунктах (100 м поза населеними пунктами) перед нею.

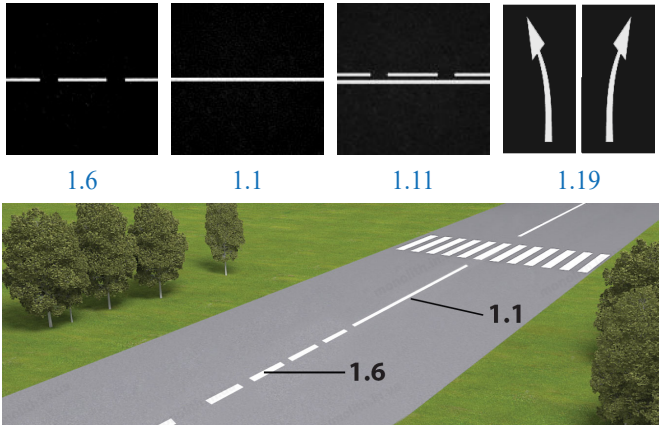



**Рис. 1.19.** *Дорожня розмітка 1.6, 1.1, 1.11 та 1.19*

Під'їжджаючи до лінії наближення 1.6, водій повинен вжити заходів для того, щоб зробити неможливим виїзд транспортного засобу на смугу зустрічного руху (закінчити перестроювання перед зміною напрямку подальшого руху, завершити або не розпочинати обгін транспортного засобу і зайняти на проїзній частині смугу, розташовану праворуч від ліній розмітки 1.1 або 1.11, які поділяють зустрічні потоки транспортних засобів).

**1.7 (напрямна розмітка – переривчаста лінія) – позначає напрямок смуг руху в межах перехрестя в разі необхідності вказати траєкторію руху транспорту, позначає розриви в суцільній розмітці 1.1, 1.3 для можливості здійснення повороту чи розвороту, а також позначає межі відведених майданчиків для паркування на безоплатній основі вздовж проїзної частини.**

Лінія розмітки 1.7 – переривчаста лінія *шириною 10 см*. Довжина штриха і відстань між штрихами становить 1,0 м (рис. 1.20).

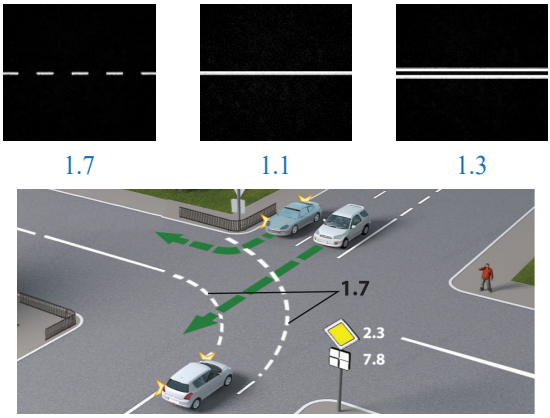



**Рис. 1.20.** *Дорожня розмітка 1.7 та порядок її застосування. Може використовуватися з лініями 1.1 та 1.3*

За допомогою лінії 1.7 позначається траєкторія руху транспортних засобів або смуга руху транспортних засобів, що здійснюють повороти.

Траєкторія руху визначається лініями 1.7, хоча вони не зобов'язують водія здійснювати цей маневр. Але якщо перед перехрестям встановлено один з дорожніх знаків 5.16 «Напрямки руху по смугах» або 5.18 «Напрямок руху по смузі» (рис. 1.21), які зобов'язують водія рухатися з цієї смуги тільки в зазначеному напрямку, або якщо цього вимагає розмітка у вигляді напрямних стріл (1.18), а також при відповідному сигналі світлофора з додатковою

секцією, водій повинен керуватися відповідними вимогами Правил.

5.16 5.18 1.18

**Рис. 1.21.** *Дорожні знаки 5.16 та 5.18 і дорожня розмітка 1.18*

Рух по смузі, позначеній розміткою 1.7, не дає водієві ніяких переваг перед транспортними засобами, що рухаються з інших напрямків. Водій повинен виконувати встановлені правила проїзду перехресть на загальних умовах.

Транспортним засобам, що рухаються в інших напрямках, лінію 1.7 перетинати дозволяється.

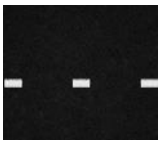
**1.8 (широка переривчаста лінія) – позначає межу між основною смугою руху і смугами гальмування чи розгону (на перехрестях, перехрещеннях доріг на різних рівнях, у зоні автобусних зупинок тощо), межу між основною смугою руху і виділеною смугою для лівого повороту чи розвороту та межі велосипедної смуги.**

Розмітка 1.8 виконується *шириною 0,4 м* на автомагістралях і *0,2 м* на інших дорогах і наноситься штрихами довжиною 1 м з проміжками між ними 2 м (рис. 1.22).

В'їжджаючи на дорогу збоку, починаючи рух з місця зупинки або стоянки, в інших випадках при наявності смуги розгону водій відповідно до вимог пункту 10.8 Правил дорожнього руху *зобов'язаний рухатися* по ній і вливатися в транспортний потік, перетинаючи лінії 1.8, але не створюючи перешкод іншим транспортним засобам, які рухаються по основній смузі дороги.

З'їжджаючи з дороги, водій повинен рухатися по крайній смузі (залежно від напрямку повороту), перетнути лінію 1.8 і, зайнявши смугу гальмування, знижувати на ній швидкість до безпечної для виконання маневру. Так само потрібно виконувати маневр і в разі з'їзду на

зупинки маршрутних транспортних засобів, стоянки та інші ділянки доріг, перед якими є смуги гальмування.



1.8

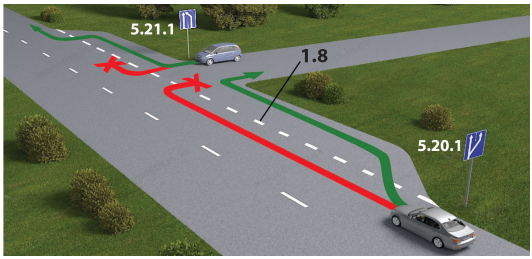
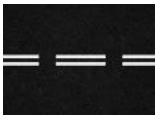


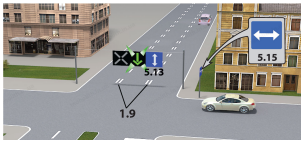

**Рис. 1.22.** *Дорожня розмітка 1.8 та порядок її застосування*

Лінію 1.8 дозволяється перетинати з будь-якого боку, виконуючи при цьому вимоги правил перестроювання.

**1.9 – позначає межі смуг руху, на яких здійснюється реверсивне регулювання; поділяє транспортні потоки протилежних напрямків (при вимкнених реверсивних світлофорах) на дорогах, де здійснюється реверсивне регулювання.**

Розмітка 1.9 складається з двох паралельних переривчастих ліній *шириною 15 (10) см, а довжина штрихів удвічі більша за проміжки між ними* (рис. 1.23).






1.9 Реверсивний світлофор

**Рис. 1.23.** *Дорожня розмітка 1.9, реверсивний світлофор та порядок їх застосування*

За допомогою цих ліній на дорогах, де здійснюється реверсивне регулювання (при вимкнених реверсивних світлофорах), поділяють транспортні потоки протилежних напрямків. Реверсивні смуги виділяють в разі, якщо протягом доби, тижня, місяця, сезонів року спостерігається нерівномірність руху транспортних засобів у зустрічних напрямках.

На проїзній частині може бути одна, дві і більше смуг, напрямок руху по яких може змінюватися на протилежний. Виділення реверсивних смуг дозволяє найбільш раціонально використовувати проїзну частину.

Якщо на проїзній частині дороги можливий рух в одному напрямку двома (не рахуючи реверсивної) і більше смугами, то *вантажним автомобілям з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т забороняється виїжджати на реверсивну смугу*, виключаючи ситуацію, коли ці транспортні засоби займають згадану смугу для виконання лівого повороту (розвороту). Якщо на проїзній частині виділені дві реверсивні смуги і більше, то зазначеним вантажним автомобілям забороняється виїжджати тільки на крайню ліву реверсивну смугу, по котрій здійснюється рух в попутному напрямку.

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. У разі вимкнення реверсивних світлофорів водій повинен негайно перестроїтися праворуч за лінію 1.9.

На ділянці дороги між реверсивними світлофорами лінію 1.9 дозволяється перетинати, якщо вона розташована праворуч від водія.

При русі реверсивною смугою лінію 1.9, що *розміщена ліворуч*, при вимкнених реверсивних світлофорах *перетинати заборонено*.

**1.10.1–1.10.3 – позначають місця, де заборонено стоянку.**

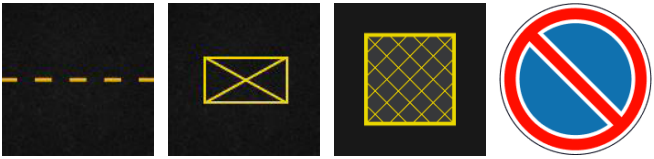
**1.10.1 – позначає ділянки доріг, де заборонено стоянку транспортних засобів (з тієї сторони, де її**

**нанесено). Застосовується самостійно або разом із знаком 3.35 і наноситься біля краю проїзної частини або по верху бордюру.**

**1.10.2 – позначає місця на смузі (смугах) руху перед перехрестям навпроти в'їзду/виїзду до прилеглої території, на яке заборонено в'їзд, якщо попереду зупинилися інші транспортні засоби; позначає місце (резервний майданчик) для тимчасової зупинки транспорту екстрених служб (швидкої медичної допомоги, поліції та інших) і де заборонено стоянку інших транспортних засобів вздовж доріг, вулиць та на майданчиках для паркування.**

**1.10.3 (коробчаста розмітка жовтого кольору) – наноситься на проїзну частину в зоні перехрестя для попередження про заборону в'їзду на перехрестя в разі виникнення затору.**

Розмітка 1.10.1 є одинарною переривчастою жовтою лінією *шириною 10 см*. Призначена для позначення місць, де заборонена стоянка транспортних засобів (рис. 1.24).



1.10.1 1.10.2 1.10.3 3.35

**Рис. 1.24.** *Дорожня розмітка 1.10.1, 1.10.2, 1.10.3 та дорожній знак 3.35*

Відповідно до вимог Правил дорожнього руху лінію наносять біля краю проїзної частини (на відстані 10 см від краю) або по верху бордюру самостійно чи у поєднанні із знаком 3.35 «Стоянку заборонено». Якщо на проїзній частині нанесена лінія, що позначає край проїзної частини, розмітку 1.10.1 наносять між цією лінією і узбіччям.

Довжина лінії 1.10.1 визначає зону дії обмеження стоянки транспортних засобів, в тому числі введеного дорожнім знаком 3.35. Для кращої видимості меж лінії на її

початку і в кінці можуть бути нанесені поперечні штрихи довжиною 0,2–0,3 м (рис. 1.25).

**Рис. 1.25.** *Введення заборони щодо стоянки транспортних засобів за допомогою дорожньої розмітки 1.10.1 та 1.10.3*

У зоні дії лінії 1.10.1 дозволяється зупинка транспортних засобів.

Відповідно до ДСТУ 2587:2010 розмітку 1.10.1 (жовта переривчаста лінія) для позначення ділянки дороги, де заборонено стоянку транспортних засобів, наносять на відстані 10 см від краю проїзної частини.

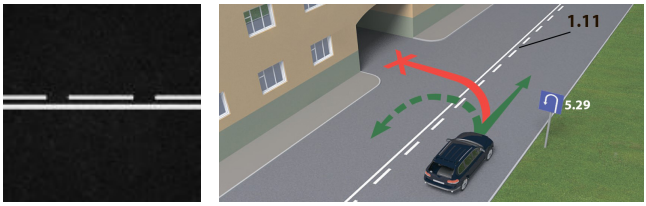
Місця на смузі (смугах) руху, де заборонено стоянку транспортних засобів, позначають розміткою 1.10.2 – прямокутником із діагоналями, який складається з суцільних ліній жовтого кольору (перед перехрестям навпроти в'їзду/виїзду до прилеглої території, на яке заборонено в'їзд, якщо попереду зупинилися інші транспортні засоби; місце (резервний майданчик) для тимчасової зупинки транспорту екстрених служб (швидкої медичної допомоги, поліції та інших) і де заборонено стоянку інших транспортних засобів вздовж доріг, вулиць та на майданчиках для паркування).

Лінія 1.10.3 використовується для попередження про заборону в'їзду на перехрестя в разі виникнення затору.

**1.11 – 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.**

Лінія 1.11 складається з двох паралельних ліній *шириною 15(10) см*, одна з яких суцільна,

друга – переривчаста. Довжина штрихів удвічі більша за проміжки між ними (рис. 1.26).




1.11

**Рис. 1.26.** *Дорожня розмітка 1.11 та порядок її застосування*

Ця лінія розмітки призначена для розділення транспортних потоків протилежних або попутних напрямків на ділянках доріг, де перестроювання дозволено лише з одного боку. Суцільна лінія 1.11 наноситься з боку тих транспортних засобів, для яких вводиться заборона обгону або перестроювання.

Розмітка 1.11 наноситься для розділення зустрічних транспортних потоків на ділянках доріг з обмеженою видимістю, зокрема, на підйомах і спусках, де зони з видимістю менше допустимої для зустрічних напрямків руху не перекривають одна іншу. У такому випадку суцільна лінія наноситься з боку руху транспортних засобів, для яких видимість обмежена: таким чином забороняється виїзд на смугу зустрічного руху.

При наявності трьох смуг для руху транспортних засобів в обох напрямках за допомогою лінії 1.1, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, і лінії 1.11 може бути встановлено черговість обгонів на всій протяжності такої дороги. Для цього за допомогою лінії 1.11 в одному з напрямків руху дозволяється обгін (відповідно, і рух по двох смугах в даному напрямку), а в зустрічному забороняється, обмежуючи при цьому рух транспортних засобів тільки однією смугою.

Рух на підйомах і спусках може бути організовано шляхом виділення для руху на підйом двох смуг руху, а на спуск – однієї.

За допомогою лінії 1.11 розділяють і транспортні потоки попутних напрямків. При цьому вона наноситься:

– на ділянках підйомів, де в бік підйому рух здійснюється по двох смугах, на відстані не менше ніж 50 м від вершини підйому і 30 м за нею. У цьому випадку розмітка 1.11 суцільною лінією наноситься в бік крайньої правої смуги;

– на багатосмугових ділянках доріг для заборони перестроювання на крайню ліву смугу, по якій організовано рух транспортних засобів з підвищеною межею швидкості;

– в інших випадках, коли потрібно виключити можливість перестроювання на смугу руху праворуч або ліворуч, виділені ділянки з розмітками 1.1–1.3 для позначення місць перестроювання або розвороту транспортних засобів, для позначення місць в'їзду на прилеглу територію.

Довжина штриха і проміжку між штрихами розмітки 1.11 така ж, як у попередньої до неї лінії наближення 1.6, а в разі її відсутності зменшується відповідно до 0,9 і 0,3 м.

Лінію 1.11 дозволяється перетинати тільки з боку її переривчастої частини, а з боку суцільної – лише під час завершення обгону чи об'їзду перешкоди.

**1.12 (стоп-лінія) – позначає місце, де водій повинен зупинитися за наявності знака 2.2 або за сигналу світлофора чи регулювальника, що забороняє рух.**

Лінія 1.12 – одинарна суцільна лінія *шириною 40 см* (стоп-лінія). Вона наноситься під прямим кутом до осі смуги руху, за можливості ближче до проїзної частини дороги, яка перетинається, в місцях, де рух регулюється світлофором і перед залізничними переїздами так, щоб забезпечити найкращу видимість транспортних засобів, що рухаються в поперечному напрямку (рис. 1.27).

Стоп-лінія може бути нанесена як по всій ширині проїзної частини, призначеної для руху в одному напрямку, так і на кожній смузі руху.

Якщо стоп-лінія застосована у поєднанні із знаком 2.2, то водій зобов'язаний зупинитися перед нею,

переконатися, що на дорозі, яку він перетинає, на достатній відстані відсутні транспортні засоби, а потім продовжувати рух у потрібному дозволеному напрямку.

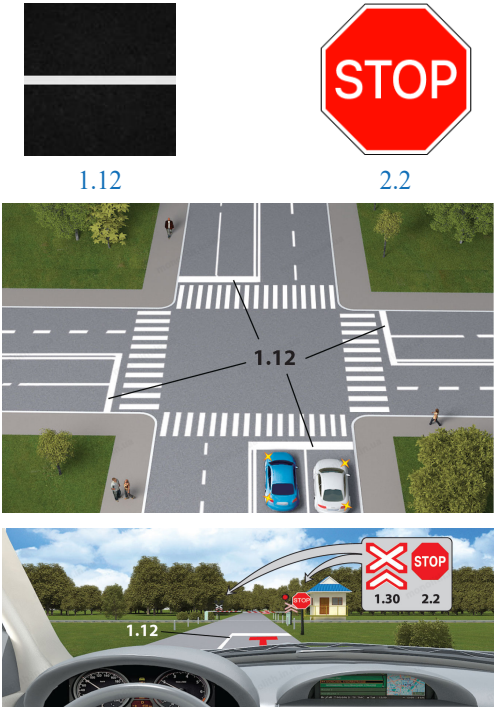
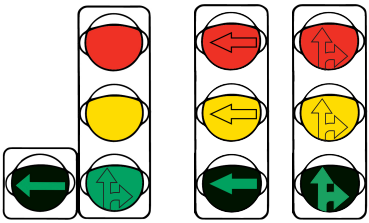



**Рис. 1.27.** *Дорожня розмітка 1.12, дорожній знак 2.2 та порядок їх застосування*

Якщо стоп-лінія нанесена перед об'єктами, де здійснюється регулювання руху, водій зобов'язаний зупиняти транспортний засіб перед ними тільки у тому випадку, якщо сигнали регулювальника, світлофора або спеціальна вимога Правил дорожнього руху забороняють подальший рух (рис. 1.28).

У місцях, де рух регулюється світлофором, стоп-лінія наноситься з урахуванням забезпечення видимості сигналів світлофора водіями транспортних засобів, які зупинилися. При цьому відстань від стоп-лінії до світлофора має

бути не меншою 5 м у разі розташування світлофорів над проїзною частиною і не меншою 3 м – з боку проїзної частини. Стандартом допускається зменшення вказаної відстані до 3 м при наявності світлофорів типу 3 (повторювачі сигналів світлофора).



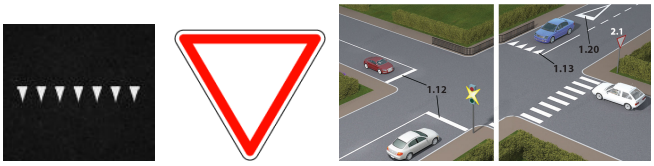
Тип 3

**Рис. 1.28.** *Світлофори типу 3*

На залізничних переїздах стоп-лінія наноситься на відстані не менше ніж 5 м від шлагбаума або світлофора, а в разі їх відсутності – на відстані не менше ніж 10 м від найближчої рейки.

**1.13 – позначає місце, де водій (велосипедист) повинен у разі потреби зупинитися і дати дорогу транспортним засобам, що рухаються по перехрещуваній дорозі**

Лінія 1.13 – одинарна лінія, утворена ланцюгом трикутників. Її наносять *тільки при наявності* знака 2.1 «Дати дорогу», як правило, тоді, коли знак не може бути встановлений безпосередньо перед перехрестям для того, щоб вказати найбільш безпечне місце для зупинки транспортного засобу, який повинен дати дорогу (рис. 1.29).




1.13 2.1

**Рис. 1.29.** *Дорожня розмітка 1.13, дорожній знак 2.1 та порядок їх застосування*

Вершини трикутників лінії 1.13 повернені в бік транспортних засобів, котрі наближаються по цій смузі. У всіх випадках лінію 1.13 наносять під прямим кутом до осі смуги руху (за можливості ближче до проїзної частини, яка перетинається) по всій ширині проїзної частини дороги, призначеної для руху в одному з напрямків, або окремо по кожній смузі руху.

При наявності лінії 1.13, що вказує місце зупинки, водій повинен зупинитися біля цієї лінії і дати дорогу транспортним засобам (за їх наявності), які користуються переважним правом проїзду.

**1.14.1, 1.14.2, 1.14.3 («зебра», у тому числі червоно-білого кольору) – позначають нерегульований і регульований пішохідний перехід на проїзній частині дороги чи на велосипедній доріжці, зокрема 1.14.2 – пішохідний перехід з підвищеною вірогідністю виникнення дорожньо-транспортних пригод, 1.14.3 – місце переходу осіб з порушенням зору.**

Відповідно до ДСТУ 2587:2010 для організації руху пішоходів передбачено *п'ять типів розмітки пішохідних переходів*, з яких в чинних ПДР використовуються наступні:

– розмітка 1.14.1, яка складається з паралельних суцільних білих ліній, котрі утворюють доріжку (ширина кожної лінії – 40 см і таких самих розмірів проміжки між ними). Наносяться паралельно осі проїзної частини («зебра»). Позначає нерегульований пішохідний перехід;

– розмітка 1.14.2, яка є чергуванням білих і червоних ліній шириною 50 см і позначає нерегульований пішохідний перехід із підвищеною ймовірністю виникнення дорожньо-транспортних пригод;

– розмітка 1.14.3, яка складається з паралельних суцільних ліній завширшки 40 см і з такими ж проміжками між ними. Розділена двома паралельними червоними лініями (ширина лінії – 10 см) і позначає нерегульований пішохідний перехід, яким *користуються пішоходи з порушенням зору* (рис. 1.30).

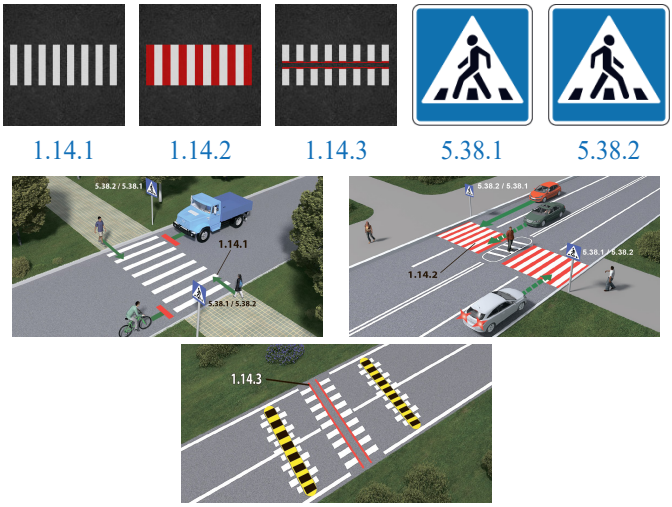



**Рис. 1.30.** *Дорожня розмітка 1.14.1, 1.14.2, 1.14.3, дорожні знаки 5.38.1, 5.38.2 та порядок їх застосування*

Ширина пішохідного переходу розраховується з урахуванням інтенсивності пішохідного руху з розрахунку 1 м на кожних 500 пішоходів за годину, при цьому ширина розміченого пішохідного переходу не повинна бути меншою 4 м.

Враховуючи положення терміна «пішохідний перехід» та вимоги пункту 18.1 Правил, водії транспортних засобів, наближаючись до *нерегульованого пішохідного переходу* (в тому числі і перед перехрестями, на яких пішохідний перехід не позначений дорожніми знаками або розміткою, а його межі визначаються лише уявним продовженням меж тротуарів), повинні дати дорогу пішоходам, які ступили на пішохідний перехід.

Розмітку 1.14.1–1.14.3 застосовують у поєднанні із дорожніми знаками 5.38.1 та 5.38.2 «Пішохідний перехід» або самостійно.

Водії, які виконують на перехресті поворот і перетинають пішохідний перехід, повинні пропустити пішоходів, які переходять проїзну частину на сигнал світлофора, що дозволяє рух. Водії повинні виконувати також і вимоги

інших пунктів розділу 18 Правил дорожнього руху, що стосуються проїзду пішохідних переходів.

**1.15 (велосипедний переїзд) – позначає місце, де велосипедна доріжка чи доріжка для вершників перетинає проїзну частину, в'їзд чи виїзд з прилеглої території, а також де велосипедна доріжка та доріжка для вершників перетинаються між собою**

Розмітка 1.15 – лінія, що складається з двох паралельних рядів *квадратів* білого кольору (сторона квадрата – 40 см і такі ж розриви між ними) на червоному тлі (рис. 1.31).

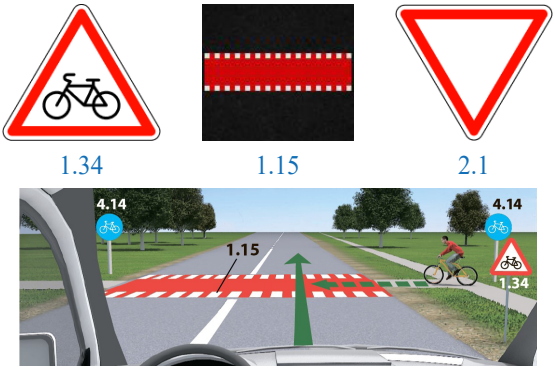



**Рис. 1.31.** *Дорожні знаки 1.34 та 2.1, дорожня розмітка 1.15 та порядок їх застосування*

Якщо рух в місці перетину проїзної частини велосипедною доріжкою не регулюється, то велосипедисти повинні дати дорогу транспортним засобам, які рухаються основною проїзною частиною. Однак водіям транспортних засобів у цій ситуації необхідно також посилити увагу.

Коли рух регулюється світлофором чи регулювальником, всі учасники руху повинні керуватися їх сигналами.

**1.16.1–1.16.3 – позначає напрямні острівці в місцях поділу, розгалуження або злиття транспортних потоків.**

**1.16.1 – розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, 1.16.2 – розділяє транспортні потоки одного**

**напрямку, 1.16.3 – злиття транспортних потоків одного напрямку.**

Розмітка 1.16.1–1.16.3 складається з поєднання ліній 1.1 і похилих ліній завширшки 0,4 м. Позначає напрямні острівці в місцях поділу транспортних потоків протилежних напрямків (1.16.1), розгалуження транспортних потоків одного напрямку (1.16.2) або злиття транспортних потоків (1.16.3) (рис. 1.32).

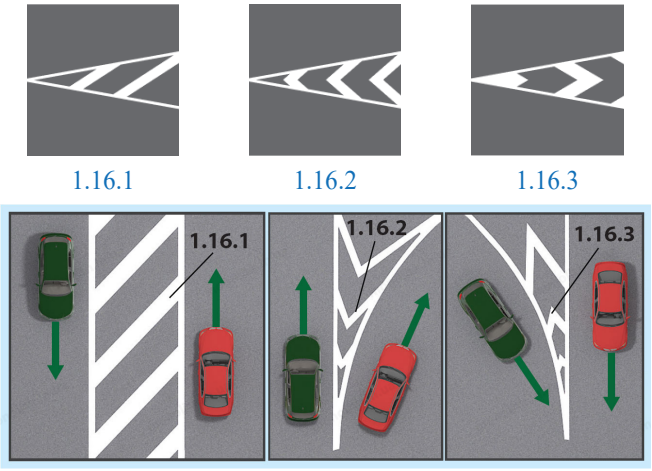



**Рис. 1.32.** *Дорожня розмітка 1.16.1–1.16.3 та порядок її застосування*

Острівці розмічають смугами, нахил яких вказує на відхилення руху транспортних засобів у бік від розмітки.

На острівцях, що займають велику площу, смуги можуть бути нанесені тільки в тих місцях, де розділяються або зливаються транспортні потоки.

*Розділювальні острівці* призначені для розділення транспортних потоків різних напрямків. Вони можуть бути при підняті над проїзною частиною або виконані за допомогою розмічувальних матеріалів в одному рівні з нею.

*Напрямні острівці* обладнуються на перетинах доріг. Вони використовуються для впорядкування руху транспортних потоків в межах перехресть і попереджають

водіїв про небезпеку відхилення траєкторії руху транспортного засобу від виділеної для цього напрямку руху смуги. Розділювальні і напрямні острівці сприяють значному поліпшенню умов дорожнього руху і підвищення його безпеки.

*Посадкові майданчики* влаштовуються в місцях зупинок маршрутних транспортних засобів. Вони можуть бути піднесені над проїзною частиною або позначені за допомогою розмічувальних матеріалів.

Площа розділювальних смуг, розділювальних і напрямних острівців та посадкових майданчиків може бути позначена розміткою 1.16.1–1.16.3 (паралельними широкими смугами, нахил яких вказує водію на відхилення руху транспортних засобів в бік від розмітки).

Якщо площа острівця невелика і на ній неможливо нанести три і більше смуг розмітки 1.16, то її розмічають (зафарбовують) повністю.

**1.16.4 – позначає острівці безпеки, що перебувають на одному рівні з проїзною частиною і не обрамлені рефюджами[1] чи огородженням.**

1.16.4

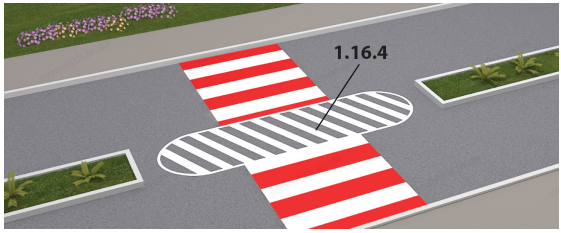



**Рис. 1.33.** *Дорожня розмітка 1.16.4*

[1] *Рефюджи* – конструктивно виділені бордюрами острівці між смугами руху на проїзній частині дороги перед наземним пішохідним переходом, призначені для захисту пішоходів.

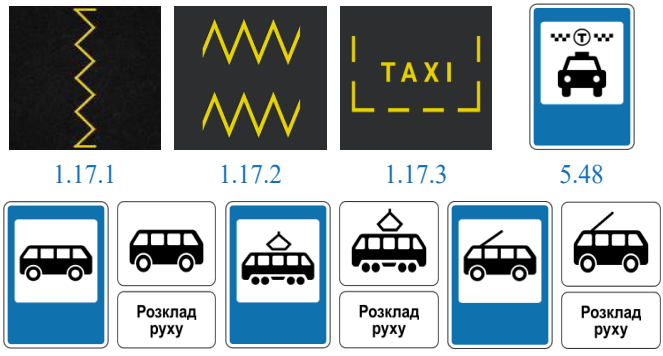
Стандартом ДСТУ 2587:2010 передбачено застосування і розмітки 1.16.4, яка застосовується для позначення острівців безпеки для пішоходів, котрі знаходяться на одному рівні з проїзною частиною на розділювальній смузі. При цьому ширина розділювальної смуги, на якій знаходиться такий острівець безпеки, повинна становити не менше 0,9 м (див. рис. 1.33).

**1.17.1 (жовтого кольору) – позначає зупинки маршрутних транспортних засобів.**

**1.17.2 (жовтого кольору) – позначає ділянку проїзної частини в межах зупинки трамвая, позначеної дорожніми знаками 5.42.1 і 5.42.2, за умови розташування трамвайних колій посередині проїзної частини.**

**1.17.3 – позначає зони для стоянки таксі.**

Розмітка 1.17.1, 1.17.2 – зигзагоподібна жовта лінія *шириною 10 см*. Довжина лінії визначається з урахуванням кількості одночасно зупинених транспортних засобів або таких, які стоять, але не повинна бути менше 30 м для зупинок автобусів і тролейбусів і 20 м для стоянок легкових автомобілів-таксі (рис. 1.34).




1.17.1 1.17.2 1.17.3 5.48

5.45.1 5.45.2 5.46.1 5.46.2 5.47.1 5.47.2

**Рис. 1.34.** *Дорожня розмітка 1.17.1–1.17.3 та дорожні знаки 5.45.1, 5.45.2, 5.46.1, 5.46.2, 5.47.1, 5.47.2, 5.48*

Розмітка 1.17.1 використовується у поєднанні зі знаками 5.45.1 «Пункт зупинки автобуса», 5.45.2 «Кінець

пункту зупинки автобуса», 5.46.1 «Пункт зупинки трамвая», 5.46.2 «Кінець пункту зупинки трамвая», 5.47.1 «Пункт зупинки тролейбуса», 5.47.2 «Кінець пункту зупинки тролейбуса» і 5.48 «Місце зупинки таксі» для позначення зупинкових пунктів автобусів, трамваїв або тролейбусів та інформує про місця зупинки цього громадського транспорту, який рухається за встановленими маршрутами (рис. 1.35).

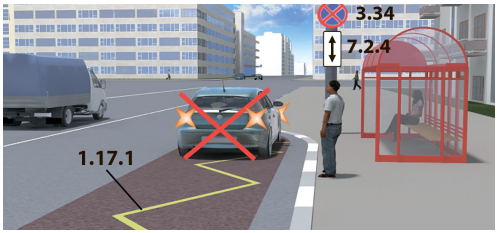



**Рис. 1.35.** *Заборона зупинки транспортних засобів, які не є маршрутними, згідно з вимогами дорожньої розмітки 1.17*

Зупинка інших транспортних засобів, крім маршрутних, що рухаються за встановленими маршрутами, в зоні, позначеній розміткою 1.17.1–1.17.3, забороняється.

Знаки 5.45.1, 5.46.1 і 5.47.1 встановлюються відповідно на ближньому за напрямом руху транспортного засобу краю зупинного пункту, а 5.45.2, 5.46.2 і 5.47.2 – на дальному.

Знак 5.48 застосовується для позначення місць стоянки легкових таксі.

За допомогою лінія 1.17.2 жовтого кольору позначається ділянка проїзної частини в межах зупинки трамвая, позначеної дорожніми знаками 5.46.1 і 5.46.2, за умови розташування трамвайних колій посередині проїзної частини (рис. 1.36).

Лінія 1.17.3 жовтого кольору позначає зони для стоянки таксі на проїзній частині дороги.

Для інших транспортних засобів зупинка і стоянка заборонені ближче 30 м від посадкових майданчиків зупинок маршрутних транспортних засобів, а коли їх немає – ближче 30 м від покажчиків таких зупинок.

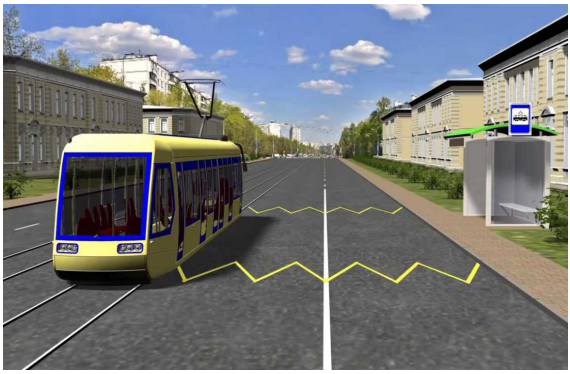


**Рис. 1.36.** *Позначення ділянки проїзної частини дорожньою розміткою 1.17.2 в межах зупинки трамвая*

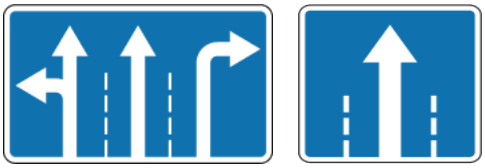
Порядок розташування й обладнання зупинок на автобусних, трамвайних і тролейбусних маршрутах у містах і селищах міського типу України регламентується Правилами розташування та обладнання зупинок міського електро- та автомобільного транспорту, затвердженими наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 15.05.1995 року № 21.

**1.18 – показує дозволені напрямки руху по смугах на перехресті, транспортній розв'язці в різних рівнях, в місці влаштування віднесеного лівого повороту чи розвороту. Застосовується самостійно або в поєднанні із знаками 5.16, 5.18; розмітка із зображенням тупика наноситься для зазначення того, що поворот на найближчу проїзну частину заборонено; розмітка, яка дозволяє поворот ліворуч з крайньої лівої смуги, дозволяє також розворот.**

За допомогою розмітки 1.18 надається інформація для водіїв про обов'язкові напрямки руху по смугам. За своїм призначенням ця розмітка може бути прирівняною до вказівних дорожніх знаків і діє тільки на тій смузі, на якій вона нанесена. Перед перехрестям вказівні стріли допомагають водієві своєчасно знайти відповідну смугу руху.

Перед перехрестям наносять дві або більше стрілок із відстанню між ними від 20 м до 30 м для забезпечення своєчасного перестроювання транспортних засобів (рис. 1.37).

1.18



5.16 5.18

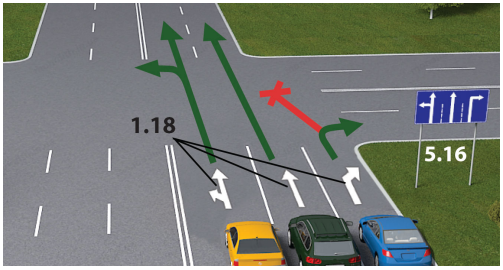



**Рис. 1.37.** *Дорожня розмітка 1.18, знаки 5.16, 5.18 та порядок їх використання*

**1.19 – позначає наближення до ділянок, де проїзна частина звужується на одну смугу руху в попутному напрямку або закінчення смуги розгону.**

**Розмітка 1.19 може бути нанесена в поєднанні з розміткою 1.6** (рис. 1.38) **поза населеним пунктом, як додаткове попередження про необхідність закінчення маневру обгону.**

Лінії 1.19 (рис. 1.39) – відправні стрілки – білі стрілки з плавним поворотом у бік, протилежний звуженню. Якщо фактична швидкість руху транспортних засобів не перевищує 50 км/год, то вони наносяться, як правило,

у кількості дві (три) стрілки з відстанню між ними 15 м, 30 м і 45 м; якщо швидкість транспортного потоку перевищує 50 км/год – то три і більше стрілки з відстанню між ними 30 м, 60 м та 90 м для своєчасного перестроювання транспортних засобів. Наносити більше п'яти стрілок не рекомендується.

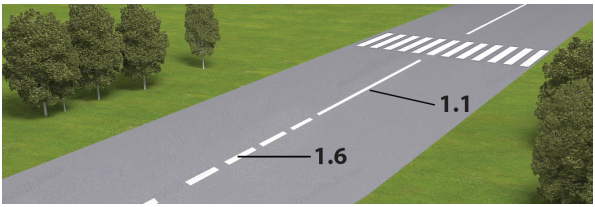



**Рис. 1.38.** *Застосування ліній 1.6 та 1.1 горизонтальної дорожньої розмітки*

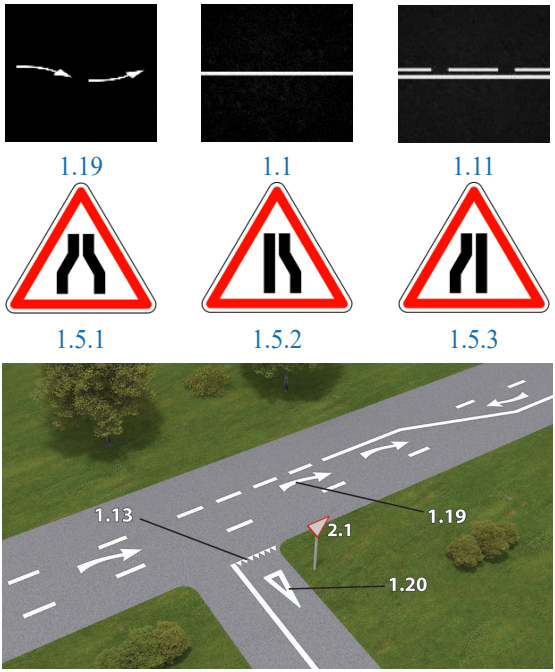



**Рис. 1.39.** *Дорожня розмітка 1.19, 1.1, 1.11 та порядок її застосування разом із дорожніми знаками 1.5.1–1.5.3*

**1.20 – попереджає про наближення до поперечної розмітки 1.13.**

Розмітка 1.20 – трикутник наближення (лінії білого кольору) (рис. 1.40).

1.20 1.21 2.1

**Рис. 1.40.** *Дорожня розмітка 1.20, 1.21 та дорожній знак 2.1*

Трикутник наноситься на кожній смузі руху так, щоб його основа була паралельною лінії, що позначає місце зупинки, а вершина спрямована в бік транспортних засобів, які наближаються.

Відстань між основою трикутника 1.20 і дорожньою розміткою 1.13, згідно ДСТУ 2587:2010, має становити 2–10 м у населених пунктах і 10–25 м – поза населеними пунктами.

Трикутник наближення фактично дублює дорожній знак 2.1 «Дати дорогу» та покращує інформування водіїв про порядок проїзду перехрестя, розташованого за ходом руху.

**1.21 (напис «STOP») – позначає наближення до поперечної розмітки 1.12.**

Розмітка 1.21 (рис. 1.41) наноситься перед стоплінією 1.12, коли вона застосовується у поєднанні із знаком 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено», на кожній смузі руху.

Відстань між розміткою 1.21 і 1.12, відповідно до ДСТУ, має становити від 2 до 10 м (на дорогах населених пунктах, де швидкість руху обмежена 50 км/год) або 10–25 (на дорогах поза населеними пунктами, де встановлена швидкість понад 50 км/год) (рис. 1.41).

1.21 1.12 2.2

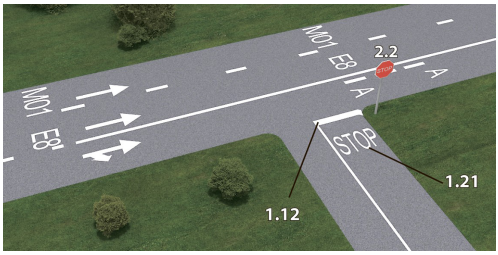
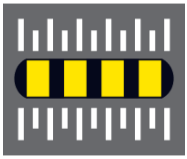



**Рис. 1.41.** *Дорожня розмітка 1.21, 1.12 та дорожній знак 2.2 і порядок їх застосування*

**1.22 – попереджає про наближення до місця, де встановлено дорожні погорби або влаштовано підвищений пішохідний перехід чи підвищене перехрестя для примусового зниження швидкості.**



1.22

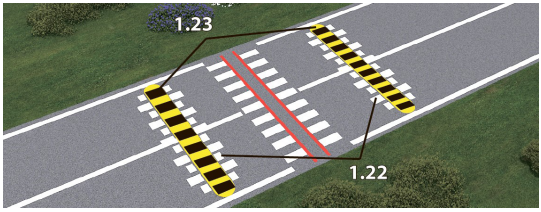
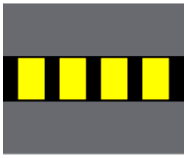



**Рис. 1.42.** *Дорожня розмітка 1.22 та порядок її застосування*

Розмітка 1.22 у вигляді білих ліній, що чергуються, завдовжки 0,7 м і 0,4 м розташованих паралельно осі дороги,

позначає пристрій примусового зниження швидкості жовтого кольору (відповідно до ДСТУ 4123:2006) та штучно створені підвищення проїзної частини в місцях переходу пішоходами дороги (див. рис. 1.42).

**1.23 – позначає поверхню дорожнього пагорба, влаштованого для примусового зниження швидкості руху транспортних засобів.**



1.23

**Рис. 1.43.** *Дорожня розмітка 1.23*

Для завчасного привернення уваги водіїв та виявлення перешкоди на проїзній частині, поступового зниження швидкості руху транспортного засобу при наближенні до пішохідних переходів поверхню дорожнього пагорба зафарбовують паралельно осі дороги широкими лініями жовтого кольору (рис. 1.43).

**1.24 (ломана крайова і осьова лінії) – попереджає про наближення до пішохідного переходу чи велосипедного переїзду з підвищеною небезпекою (обмежена їх видимість, підвищений рівень аварійності, наявність поблизу навчальних закладів) з метою концентрації уваги водія.**

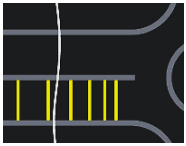
1.24

**Рис. 1.44.** *Дорожня розмітка 1.24*

Ламана крайова чи осьова лінії (рис. 1.44) завчасно попереджають водіїв про наближення до місця на проїзній частині (пішохідного переходу чи велосипедного переїзду), в котрому в умовах підвищеної небезпеки (обмежена їх видимість, підвищений рівень аварійності, наявність поблизу навчальних закладів тощо) необхідно бути особливо уважним у зв'язку із можливою раптовою появою пішоходів чи велосипедистів.

**1.25 (широкі поперечні смуги жовтого кольору) – попереджає про наближення до кільцевої розв'язки**

**(превентивний захід для попередження водія про необхідність знизити швидкість).**



1.25

**Рис. 1.45.** *Дорожня розмітка 1.25*

З метою завчасного привернення уваги водія до небезпечної ділянки дороги, якою є пересічення з кільцевою розв'язкою, застосовуються на проїзній частині по всій її ширині (як превентивний захід для необхідності зниження швидкості) широкі поперечні смуги жовтого кольору (рис. 1.45). Таким чином, у водія при наближенні до кільцевої розв'язки є деякий відрізок часу для оцінки обстановки на дорозі, зниження швидкості руху і, головне, згадати про перевагу в русі транспортних засобів, які рухаються кільцевою дорогою.

**1.26 – позначає на проїзній частині номер дороги (маршруту).**

Розмітка 1.26 (рис. 1.46) у вигляді написів цифр (або цифр і літер) призначена для позначення номера дороги чи маршруту в тому випадку, коли дорога перетинається з іншою, *категорія якої така ж або більш висока*, або в разі, коли дорога в місці перетину з іншою дорогою змінює свій напрямок.

Літери розмітки 1.26 повинні відповідати індексу, номеру і маршруту, які зазначені у чинному Переліку автомобільних доріг загального користування (затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 18.04.2012 року № 301). Розмітка застосовується у поєднанні з розміткою 1.18 і наноситься посередині кожної смуги руху на відстані 1,0 м до місця знаходження розмітки 1.18 на дорозі відповідного напрямку маршруту як перед перехрестями, так і за ними.

Розмітка з літерою «Е» застосовується *на* ***європейській*** *мережі автомобільних доріг*, а з літерою «М» – *на* ***міжнародних*** *автомагістралях* відповідної категорії з метою кращого інформування водіїв про вибір маршруту руху, які поєднані з європейськими або міжнародними транспортними коридорами. На проїзній частині таких доріг

розмітка 1.26 може наноситися у поєднанні з дорожніми знаками 5.61 «Покажчик відстаней (підтвердження маршруту)», 5.67.1–5.67.3 «Номер і напрямок маршруту (дороги)». Розмітка, яка вказує номер дороги, перед перехрестями або розгалуженнями доріг доповнюється вказівними стрілами (рис. 1.46).

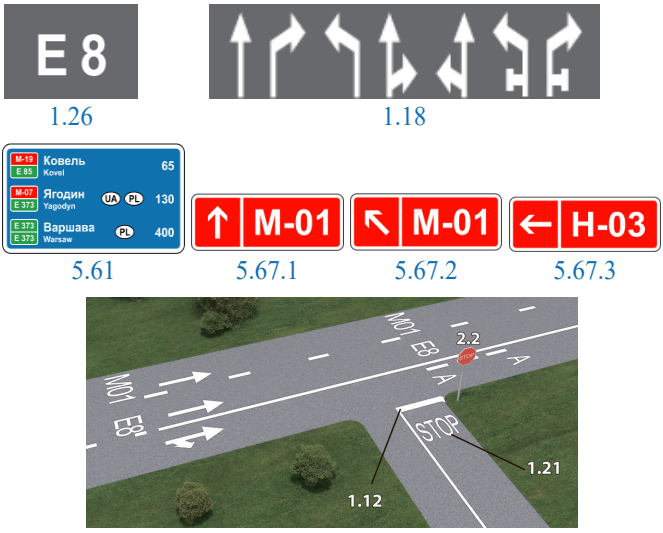



**Рис. 1.46.** *Дорожня розмітка 1.26 та 1.18, дорожні знаки 5.61, 5.67.1–5.67.3 та порядок їх застосування*

Розмітка з літерою «Н» застосовується на ***національних*** дорогах, з літерою «Р» – на ***регіональних*** автомобільних дорогах та з літерою «Т» – на ***територіальних*** дорогах місцевого значення.

**1.27 – позначає виділену смугу для руху маршрутних транспортних засобів.**

Розмітка 1.27 – напис літери «А». Згідно ДСТУ 2587:2010 основа літери повинна бути повернута в бік транспортних засобів, які рухаються смугою для маршрутних транспортних засобів (рис. 1.47).

Розмітка 1.27 застосовується у поєднанні з дорожніми знаками 5.8 «Дорога із смугою для руху маршрутних

транспортних засобів» і 5.11 «Смуга для руху маршрутних транспортних засобів» та наноситься по осі смуги руху перед перехрестями і за ними.

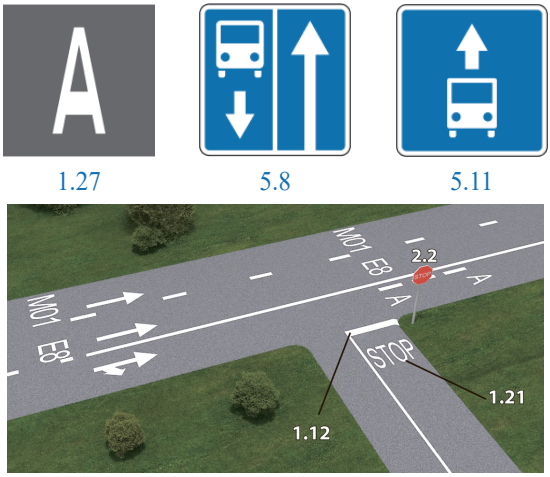



**Рис. 1.47.** *Дорожня розмітка 1.27, дорожні знаки 5.8 та 5.11 і порядок їх застосування*

На дорогах, права смуга яких позначена знаком 5.11 і розміткою 1.27, забороняються рух і стоянка інших транспортних засобів. Дозволяється тільки заїжджати на цю смугу для зупинки з метою посадки (висадки) пасажирів або повороту направо перед перехрестям, якщо лінія розмітки переривчаста.

Якщо розмітка 1.27 нанесена в поєднанні з дорожнім знаком 5.8, то смугою, яка виділена для руху маршрутних транспортних засобів, забороняється рух, зупинка і стоянка інших транспортних засобів.

На початку смуги, на відстані 10 м від межі перетину проїзних частин, наноситься перша розмітка, а через 20 м – друга. Розмітка 1.27 повторюється після пункту зупинки маршрутних транспортних засобів, розташованого більш ніж 50 м за перехрестям. На перегонах довжиною понад 200 м розмітка 1.27 повторюється через 200 м, але в залежності від конкретних дорожніх умов ця відстань може змінюватися.

Якщо дорожні знаки і лінії горизонтальної розмітки суперечать одне одному, то водій зобов'язаний керуватися вказівками дорожніх знаків.

**1.28.1 – позначає виділену смугу для суміщеного руху маршрутних транспортних засобів та велосипедистів.**

Дорожня розмітка (рис. 1.48) інформує, що по виділеній смузі дозволяється рух як маршрутних транспортних засобів, так і велосипедистам. Відносно незначна кількість маршрутних транспортних засобів не створює небезпеки для руху велосипедистів.

1.28.1

**Рис. 1.48.** *Дорожня розмітка 1.28.1*

**1.28.2 – позначає доріжку, призначену для суміщеного руху пішоходів та велосипедистів, застосовується із знаком 4.17.**

Дорожня розмітка (рис. 1.49) інформує таких учасників дорожнього руху як велосипедисти та пішоходи щодо можливості спільного використання доріжки.

1.28.2

4.17

**Рис. 1.49.** *Дорожня розмітка 1.28.2, дорожній знак 4.17*

**1.28.3 – позначає проїзну частину вулиць і доріг населених пунктів місцевого значення, де дозволено змішаний рух велосипедистів і транспортних засобів у попутному напрямку.**

Ця дорожня розмітка (рис. 1.50) застосовується для позначення рекомендованого коридору для руху велосипедистів у попутному напрямку з транспортними засобами (змішаний рух) на спільній проїзній частині вулиць і доріг місцевого значення (крім пішохідних вулиць). Такі

1.28.3

**Рис. 1.50.** *Дорожня розмітка 1.28.3*

коридори потрібно передбачати тільки у випадку, якщо вони з'єднують велосипедні маршрути і немає можливості влаштувати велосипедну доріжку або велосипедну смугу.

Розмітку наносять справа по напрямку руху на відстані 20 сантиметрів від краю проїзної частини через кожні 20 метрів.

**1.29 – позначає (дублює) на покритті проїзної частини зображення знака 1.32.**

Розмітка 1.29 (рис. 1.51) застосовується для дублювання попереджувального знака 1.32 «Пішохідний перехід». Виконана в виді контуру відповідного попереджувального знака, ця розмітка покращує інформованість водіїв про наближення до небезпечної ділянки дороги. Ця розмітка наноситься по середині смуги руху через 20–30 метрів після встановлення відповідного попереджувального знака 1.32. Це дозволить ще раз переконати водія в необхідності бути максимально обережним.

1.29 1.32

**Рис. 1.51.** *Дорожня розмітка 1.29 та дорожній знак 1.32*

**1.30 – позначає (дублює) на покритті проїзної частини зображення знака 1.39.**

Розмітка 1.30 (рис. 1.52) застосовується для дублювання попереджувального знака 1.39 «Інша небезпека». Виконана в виді контуру відповідного попереджувального знака, ця розмітка покращує інформованість водіїв про наближення до небезпечної ділянки дороги. Ця розмітка наноситься по середині смуги руху через 20–30 метрів після встановлення відповідного попереджувального

знака. Це дозволяє ще раз переконати водія в необхідності бути максимально обережним.

1.30 1.39

**Рис. 1.52.** *Дорожня розмітка 1.30 та дорожній знак 1.39*

**1.31 – позначає (дублює) на покритті проїзної частини зображення знака 3.29.**

Дорожня розмітка 1.31 (рис. 1.53) дублює заборонний знак 3.29, котрий встановлений одночасно з цією розміткою, тобто в одному поперечному перерізі дороги. Дія водія дуже проста – йому забороняється порушувати вимоги дорожнього знака, продубльованого дорожньою розміткою. Контури заборонного знака наносяться по середині кожної смуги руху, на котру розповсюджується його дія.

1.31 3.29

**Рис. 1.53.** *Дорожня розмітка 1.31 та дорожній знак 3.29*

**1.32 – позначає (дублює) на покритті проїзної частини зображення дорожнього знака 5.43 для позначення відведених майданчиків для паркування транспортних засобів.**

Розмітка 1.32 (рис. 1.54) застосовується для дублювання інформаційно-вказівного знака 5.43 «Зона стоянки». Виповнена в виді контуру відповідного знаку, ця розмітка покращує інформованість водіїв про місце розташування цього об’єкта. Така розмітка наноситься при в’їзді в зону для стоянки.

1.32

5.42.1

5.42.2

**Рис. 1.54.** *Дорожня розмітка 1.32 та дорожні знаки 5.42.1 і 5.42.2*

Розмітка 1.29–1.32 сприяє підвищенню безпеки дорожнього руху завдяки додатковому привертанню уваги водіїв та поліпшенню зорового сприйняття дорожніх знаків.

**1.33 – позначає відведені майданчики для паркування транспортних засобів, розміщені вздовж проїзної частини вулиці, дороги за обумовлених умов (оплата за стоянку, обмежена тривалість стоянки, тільки для використання певною категорією користувачів).**

Ця дорожня розмітка (рис. 1.55) синього (голубого) кольору застосовується для позначення відведених площадок для паркування транспортних засобів, розміщених в межах проїзної частини дороги (вулиці) або тротуару згідно дотримання визначених умов (оплата за стоянку, обмежений термін дії тощо), що підтверджено встановленням відповідних дорожніх знаків. При послідовному розміщенні транспортних засобів вздовж тротуару або краю проїзної частини дозволено розмічувати розміткою 1.34 окремі місця для паркування, крім місць, які виділені для осіб з інвалідністю та позначених розміткою 1.35.

1.33

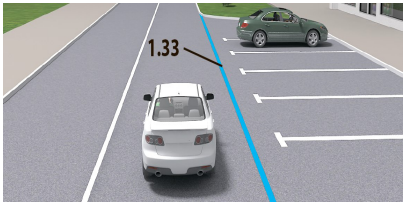



**Рис. 1.55.** *Розмітка 1.33 та порядок її використання*

**1.34 – позначає межі окремих місць для паркування транспортних засобів.**

Ця дорожня розмітка (рис. 1.56) застосовується для позначення меж окремих місць для паркування транспортних засобів на паркувальних площадках. Розміри паркувальних місць приймають в залежності від місця розміщення площадки, наявного вільного простору і способу паркування. При цьому товщину розмітки 1.34 не враховують в розміри місць для паркування.

1.34

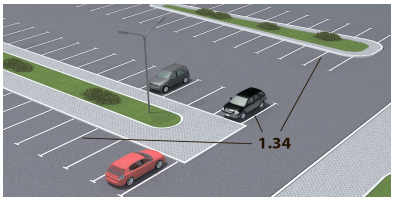



**Рис. 1.56.** *Дорожня розмітка 1.34 та порядок її застосування*

**1.35 – позначає місця для паркування індивідуального транспорту осіб з інвалідністю та транспортних засобів, які перевозять осіб з інвалідністю.**

1.35

Розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю»

Заборонено займати місця, відведені для обслуговування осіб з інвалідністю, зокрема, розміщуватися автомобілем на двох місцях для паркування одночасно

**Рис. 1.57.** *Дорожня розмітка 1.35, розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю» та порядок їх застосування*

Дорожня розмітка 1.35 (рис. 1.57) дублює відповідну табличку 7.17 «Особи з інвалідністю», котра зустрічається

разом зі знаком 5.42.1 «Місце для стоянки». Ця горизонтальна розмітка застосовується для позначення стоянкових місць, котрі призначаються тільки для тих транспортних засобів, котрими керують водії з інвалідністю, а також перевозять осіб з інвалідністю.

Розмітка 1.35 означає, що стоянка транспортних засобів, не задіяних в обслуговуванні осіб з інвалідністю, не дозволяється.

**1.36 – позначає доріжку для велосипедистів за межами проїзної частини та виділену на проїзній частині велосипедну смугу, яка відокремлена від проїзної частини широкою суцільною розміткою.**

Розмітка 1.36 (рис. 1.58) у вигляді символу велосипеда, виконаного білою фарбою, інформує інших учасників дорожнього руху про те, що по позначеній смузі дозволяється рух тільки велосипедистів.

1.36

1.34

1.36

**Рис. 1.58.** *Дорожня розмітка 1.36, дорожній знак 1.34 та порядок їх застосування*

Розмітка 1.36 застосовується для дублювання наказового знаку 4.14 «Доріжка для велосипедистів». Виконана в виді контуру велосипеда, ця розмітка покращує поінформованість велосипедистів про місце розміщення велосипедної доріжки. Вона наноситься по середині велосипедної доріжки після встановлення відповідного дорожнього знака 4.14, а також в місцях її переривання в'їздами на прилеглу територію.

**1.37 – позначає дозволені напрямки руху на велосипедній доріжці, велосипедній смузі.**

Ця дорожня розмітка (рис. 1.59) застосовується за необхідності з розміткою 1.36 для позначення дозволеного напрямку руху велосипедною доріжкою або велосипедною смугою.

1.36 1.37 4.14 4.17 4.18 4.23

**Рис. 1.59.** *Дорожня розмітка 1.36, 1.37 та дорожні знаки 4.14, 4.17, 4.18 і 4.23*

**1.38 – позначає місця для заправки електромобілів.**

Ця дорожня розмітка (рис. 1.60) застосовується для позначення виділених місць для заправки електромобілів, позначених відповідними дорожніми знаками 6.7.3 «Електрозарядні станції», 6.7.5, 6.7.6, 6.7.7 «Автозаправні та електрозарядні станції» з табличкою 7.23 «Місце для зарядки автомобілів».

1.38 6.7.3 6.7.5 6.7.6 6.7.7

**Рис. 1.60.** *Дорожня розмітка 1.38 та дорожні знаки 6.7.3, 6.7.5–6.7.7*

**1.39.1, 1.39.2 – позначає наближення до ділянок доріг (вулиць), на які є вихід з території шкіл, що прилягають безпосередньо до цієї дороги (вулиці).**

Ця дорожня розмітка (рис. 1.61), за необхідності, застосовується для попередження водія про наближення до ділянки дороги (вулиці), на котру є вихід з території школи, яка розміщена в незначній відстані (безпосередньо) від дороги (вулиці). Цю дорожню розмітку наносять в створі (на лінії) дорожніх знаків 1.33 «Діти» (рис. 1.61):

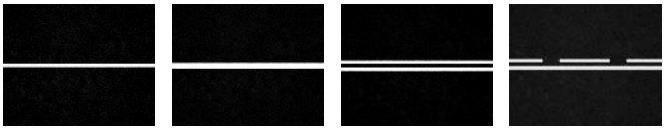
розмітку 1.39.1 – в створі першого знака 1.33, встановленого на відстані 100 метрів від зони прилягання території навчальних закладів; розмітку 1.39.2 – в створі другого знака 1.33, котрий встановлюється на відстані не менше 50 метрів від початку небезпечної ділянки.

1.39.1 1.39.2 1.33

**Рис. 1.61.** *Дорожня розмітка 1.39.1, 1.39.2 та дорожній знак 1.33*

**Лінії 1.1 і 1.3 перетинати забороняється. Лінію розмітки 1.11 перетинати заборонено з боку суцільної лінії розмітки. Лінію 1.2, якою позначено край проїзної частини, перетинати дозволяється (якщо це не заборонено встановленими дорожніми знаками)** (рис. 1.62)**.**

**Як виняток, за умови забезпечення безпеки дорожнього руху, дозволяється перетинати лінію 1.1** (рис. 1.62) **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.**

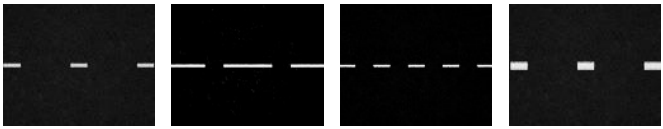


1.1 1.2 1.3 1.11

**Рис. 1.62.** *Дорожня розмітка 1.1, 1.2, 1.3 та 1.11*

**Лінію 1.2** (рис. 1.62) **дозволяється перетинати в разі вимушеної зупинки, якщо цією лінією позначено край проїзної частини, суміжний з узбіччям.**

**Лінії 1.5–1.8** (рис. 1.63) **перетинати дозволяється з будь-якого боку.**



1.5 1.6 1.7 1.8

**Рис. 1.63.** *Дорожня розмітка 1.5–1.8*

**На ділянці дороги між реверсивними світлофорами лінію 1.9 дозволяється перетинати, якщо вона розташована праворуч від водія** (рис. 1.64)**.**

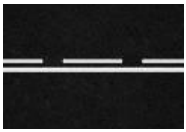
1.9 Реверсивний світлофор

**Рис. 1.64.** *Дорожня розмітка 1.9 та реверсивний світлофор*

**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. У разі вимкнення реверсивних світлофорів водій повинен негайно перестроїтися праворуч за лінію розмітки 1.9** (рис. 1.64)**.**

**Лінію 1.9, що розміщена ліворуч, при вимкнених реверсивних світлофорах перетинати забороняється.**

**Лінію 1.11 дозволяється перетинати тільки з боку її переривчастої частини, а з боку суцільної – лише у разі завершення обгону чи об'їзду перешкоди** (рис. 1.65)**.**



1.11

**Рис. 1.65.** *Дорожня розмітка 1.11*

**239. Господа́рчі тра́нспортні за́соби** – штатна група службових транспортних засобів, призначених для забезпечення господарської діяльності, перевезення вантажів, персоналу, доставки товарно-матеріальних цінностей.

**240. Гострота́ зо́ру** (*водія́*) – здатність бачити роздільно два розташованих близько один від одного об'єкти,

зокрема, дві точки. Визначається мінімальним проміжком між двома точками, які з даної відстані розрізняються як роздільні.

**241. Гострота́ слу́ху** (*водія́*) – здатність особи встановлювати мінімальну відмінність між двома звуками за їхньою гучністю.

**242. «Готе́ль а́бо моте́ль»** – дорожній знак 6.16, який інформує учасників руху про те, що на їх шляху є готель або мотель. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля готелю або мотелю, на відстані від них, котра вказана в нижній частині знаку, а також у місці повороту до них.

6.16

**243. Грани́чно допусти́ма концентра́ція (ГДК)** – максимальна кількість небезпечної хімічної речовини в одиниці об'єму (повітря, води тощо) чи ваги (харчових продуктів), яка при щоденному впливі протягом необмежено тривалого часу не викликає в організмі патологічних відхилень, а також негативних змін у нащадків.

**244. Гра́фік змі́нності –** документ, який визначає початок та кінець робочої зміни водія на кожний день календарного місяця, а також вихідні дні.

**245. Гра́фік ру́ху** – відомості про час і послідовність виконання рейсу.

**246. Гру́па кро́ві** (*мед.*) – група, до якої належить кров людини відповідно до антигенної активності. Існує *чотири групи крові* – 0 (I), A (II), B (III) та AB (IV), що враховується лікарями при її переливанні потерпілому у складних випадках лікування. При цьому актуальним залишається питання донорства (своєчасність, відповідність групі крові постраждалого).

**247. Гужови́й тра́нспорт** – вид нерейкового транспорту, який приводиться в рух силою тварин (коней, волів, верблюдів, оленів, собак тощо). Керувати гужовою повозкою може кожен, хто досяг 14 років і має при собі довідку, посвідчення чи інший документ, котрий підтверджує знання Правил дорожнього руху.

Якщо гужова повозка має пневматичні шини, то вона повинна бути обладнана стоянковим гальмом. Швидкість руху гужового транспорту незначна, тому йому дозволено рух по дорозі тільки в один ряд і не дальше 1 м від правого краю проїзної частини. Виїзд за межі крайньої правої смуги допускається тільки при об'їзді, обгоні або повороті ліворуч (розвороті). Якщо гужова повозка не створює перешкод пішоходам, то їй дозволено рухатися по обочині. Гужовий обоз (група возів, які перевозять вантаж – *уточнено нами*), проїжджаючи залізничний переїзд, повинен рухатися групами не більше трьох повозок в кожній. Водію гужового транспорту забороняється залишати тварин без нагляду на дорозі. При русі по дорогам в темний час доби або в інших умовах недостатньої видимості на гужовій повозці встановлюють спереду ліхтар білого кольору, ззаду – ліхтар червоного кольору або червоним світлоповертачем, які встановлюються з лівого боку повозки.

Особи, які керують гужовим транспортом, і погоничі тварин зобов'язані виконувати вимоги інших пунктів Правил, що стосуються водіїв і пішоходів та не суперечать вимогам розділу 7 ПДР.

**248. Гумора́льний** (*мед.*) (*грец. haema* – кров) – той, що відноситься до крові.

## Ґ

**249. Ґангре́на** (*мед.*) (*грец. γάπγραινα* – виразка, що роз'їдає; *лат. necrosis*, *mortificatio*, *mumuficatio*) – вогнець, антонів вогонь, мертвиця; бактеріальна хвороба, котра зумовлена змертвінням (некрозом) будь-якої обмеженої ділянки тканин тіла або органа внаслідок відмирання їх клітин, яке спричинює комплексні патологічні зміни в організмі.

Зумовлюється розладами нервової регуляції та кровообігу на ґрунті атеросклерозу, відморожень, опіків, тривалих механічних ушкоджень. Некроз тканин живого

організму має чорний або дуже темний колір, розвивається у тканинах органів, котрі прямо або через анатомічні канали зв'язані із зовнішнім середовищем (шкіра, легені та ін.).

**250. Ґу́ля** (*мед.*) – заокруглена опуклість, наріст на тілі людини від запалення, удару тощо.

## Д

**251. Далекозо́рість, гіперметропі́я** (*мед.*) (*грец. гіпер...* – вище, *грец. metron* – міра і *ops*, родовий відмінок *opos* – око) – один з видів патологічної рефракції ока, при якому паралельні промені після заломлення їх в оці сходяться у фокусі не на сітківці, а позаду неї. Внаслідок цього явища зображення предметів на сітківці стає нечітким, розпливчастим. Далекозорість сприяє розвиткові збіжної косоокості. Тому в цьому випадку необхідно носити окуляри з відповідними збірними (опуклими) скельцями.

**252. Дальтоні́зм** (*мед.*) – розлад колірного зору, один з видів часткової колірної сліпоти, здебільшого природженої. Дальтоніки не відрізняють червоного, зеленого або синього кольорів.

Назва походить від прізвища англійського вченого Дж. Дальтона, який 1794 року року вперше описав це явище. Люди, які страждають на дальтонізм, не можуть працювати на транспорті, в авіації, в хімічній, поліграфічній, текстильній промисловості, перебувати на морській службі. Дальтонізм не лікується.

**253. «Да́ти доро́гу»** – дорожній знак 2.1, котрий інформує учасників дорожнього руху про те, що на їх шляху є місце пересічення (нерегульоване перехрестя) з дорогою, по котрій надано переважне право проїзду цього перехрестя. Знак відноситься до групи знаків пріоритету. Застосовується для зазначення того, що водій повинен дати дорогу транспортним засобам, котрі рухаються по дорозі, котру він пересікає. Встановлюється безпосередньо перед

2.1

пересіченням з дорогою, по котрій знаками 2.3 «Головна дорога», 1.22 «Перехрещення з другорядною дорогою» 1.23.1–1.23.4 «Прилягання другорядної дороги» надано переважне право проїзду цього перехрестя, а також перед виїздами на автомагістраль.

Якщо дорога, на котрій транспортні засоби користуються переважним правом проїзду перехресть, в місцях виїзду на неї має смугу розгону, то знак 2.1 встановлюється перед початком цієї смуги. Знак 2.1 може встановлюватися перед виїздом на дорогу з покриттям з лісних доріг (просік), польових і інших доріг без покриття, а також в місцях виїзду на дорогу з територій гаражів, автозаправочних станцій, площадок відпочинку тощо.

На дорогах поза населеними пунктами на дорогах з твердим покриттям знак 2.1 також встановлюється попередньо на відстані 150–300 м до перехрестя з додатковою табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта», якщо перед перехрестям встановлений знак 2.1 або 2.2 «Проїзд без зупиник заборонено».

Знак 2.1 може встановлюватися на регульованих перехрестях, де світлофорна сигналізація в окремі періоди часу відключається або переводиться в режим жовтого миготливого сигналу. В цьому випадку водії повинні виконувати вимоги відповідного знаку.

**254. Да́ти доро́гу** (*за визначенням ПДР*) – вимога до учасника дорожнього руху не продовжувати або не відновлювати рух, не здійснювати будь-яких маневрів (за винятком вимоги звільнити займану смугу руху), якщо це може примусити інших учасників дорожнього руху, які мають перевагу, змінити напрямок руху або швидкість

**255. Двигу́н** (*вну́трішнього згора́ння*) – енергосилова машина, що перетворює енергію палива в механічну енергію. Д. має системи живлення, запалювання, пуску (електросистема), охолодження, змащення.

Експлуатація транспортних засобів заборонена в наступних випадках: 1) негерметична паливна система (підтікає паливо із системи живлення); несправна система випускання відпрацьованих газів; *вміст шкідливих*

*речовин* у відпрацьованих газах автомобільних двигунів або димність транспортних засобів (фото 1) перевищує визначені в національних стандартах параметри (ДСТУ 4276:2004 «Система стандартів у галузі охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання ресурсів. Атмосфера. Норми і методи вимірювань димності відпрацьованих газів автомобілів з дизелями або газодизелями» та ДСТУ 4277:2004 «Система стандартів у галузі охорони навколишнього природного середовища та раціонального використання природних ресурсів. Атмосфера. Норми і методи вимірювання вмісту оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах автомобілів з двигунами, котрі працюють на бензині або газовому паливі»).

Витікання палива з паливної системи особливо небезпечно через можливість виникнення загоряння автомобіля внаслідок попадання палива на гарячі вузли і агрегати або короткого замикання в електрообладнанні транспортного засобу. Негерметичність з'єднань виявляється шляхом зовнішнього огляду або за характерним запахом бензину чи дизельного палива.

**Фото 1.** *Вміст оксиду вуглецю та вуглеводнів у відпрацьованих газах автомобілів повинен відповідати встановленим значенням*

Газова система живлення газобалонних транспортних засобів повинна бути герметичною. Не дозволяється використання балонів без клейма про проведення гідравлічних і пневматичних випробувань. Випробування герметичності та опресування газової системи живлення відповідно до

ДСТУ 3649-97 «Засоби транспортні дорожні. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю» має здійснюватися в декілька етапів при тисках (в Мпа) 1,0; 2,5; 5,0; 10,0; 20,0. Тривалість між моментом досягнення заданого тиску і початком проведення операції контролю герметичності на кожному етапі випробувань повинна бути не менше 2 хвилин.

Герметичність газової системи живлення газобалонних транспортних засобів повинна перевірятися з використанням пристроїв для контролю втрат газу або шляхом «намилювання» з'єднань. Поява мильних бульбашок не допускається. У місцях витоку газу утворюється обмерзання і покриття елементів системи інеєм.

Несправність системи відпрацьованих газів призводить до підвищення рівня шуму під час виходу відпрацьованих газів в атмосферу, що негативно впливає на учасників дорожнього руху і передусім на самого водія транспортного засобу, а також призводить до небажаної детонації і можливого виходу з ладу інших деталей та систем транспортного засобу.

На транспортних засобах із встановленою системою нейтралізації відпрацьованих газів забороняється її демонтаж або окремих її складових. Не допускається також наявність прогарів, механічних пробоїн та нещільностей у з'єднанні системи випуску відпрацьованих газів.

Вміст окису вуглецю (CO) і вуглеводнів вимірюють під час роботи двигуна у двох режимах: *на мінімальних* (800 ± 100 об/хв) і *підвищених* (2200 ± 200 об/хв) обертах двигуна. Значення мінімальних і підвищених обертів двигуна може обумовлюватися в технічній документації на транспортний засіб (технічних умовах та інструкції по експлуатації).

*Вміст окису вуглецю (CO)* в об'ємних частках на мінімальних і підвищених обертах колінчастого валу двигуна (фото 1) *не повинен перевищувати*:

1) для автомобілів з бензиновим двигуном – 3,5 % і 2,0 %;

2) для автомобілів, які працюють на природному газі, – 1,5 % і 1,0 %;

3) для автомобілів, які працюють на зрідженому газі, – 3,5 % і 1,5 %;

4) для автомобілів, обладнаних окислювальним нейтралізатором відпрацьованих газів, – 1,0 % і 0,6 %;

5) для автомобілів, обладнаних трикомпонентним нейтралізатором відпрацьованих газів, – 0,5 % і 0,3 %.

*Вміст вуглеводів (CnHm)* на мінімальних і підвищених обертах двигуна не повинен перевищувати:

1) для автомобілів з бензиновим двигуном – 3,5 % і 2,0 % об'ємних часток;

2) для автомобілів, які працюють на природному газі, – 1,5 % і 1,0 % об'ємних часток;

3) для автомобілів, які працюють на зрідженому газі, – 3,5 % і 1,5 % об'ємних часток;

4) для автомобілів, обладнаних окислювальним нейтралізатором відпрацьованих газів, – 1,0 % і 0,6 % об'ємних часток;

5) для автомобілів, обладнаних трикомпонентним нейтралізатором відпрацьованих газів, – 0,5 % і 0,3 % об'ємних часток.

*Для автомобілів із бензиновим двигуном* або тих, які працюють на зрідженому нафтовому газі, *вміст вуглеводів* (CnHm – парафінів, олефінів, ароматичних речовин) не повинен перевищувати 1200 об'ємних часток на 1 мільйон об'ємних часток повітря для двигунів з кількістю циліндрів до чотирьох і 2500 часток – для двигунів з кількістю циліндрів більше чотирьох на мінімальних обертах двигуна. При підвищених обертах двигуна вміст вуглеводів не повинен перевищувати 600 часток для двигунів із кількістю циліндрів до чотирьох і 1000 часток – більше чотирьох.

Для автомобілів, *які працюють на природному газі*, ці значення не повинні перевищувати відповідно 600/1800 (мінімальні оберти) і 300/600 (підвищені оберти).

*Димність автомобілів із дизельними двигунами* визначається за показниками (коефіцієнтами) ослаблення світлового потоку, що виникає внаслідок поглинання і розсіювання відпрацьованими газами потоку випромінювання від джерела світла у вимірювальній камері димоміру:

1) за натуральним показником (коефіцієнтом) поглинання К, $м^{-1}$;

2) за лінійним показником (коефіцієнтом) поглинання N, %.

Типи автомобілів (двигунів) можуть бути затверджені та не затверджені ДСТУ UN/ECE R 2403:2002. При цьому гранично допустимі значення натурального показника поглинання (К, $м^{-1}$) у першому випадку визначаються за скоригованим значенням цього показника, а в другому – за конкретним.

Гранично допустимі значення натурального показника поглинання (К, $м^{-1}$) в режимі вільного прискорення для автомобілів (двигунів), тип яких не затверджено відповідно до ДСТУ UN/ECE R 2403:2002, не повинні перевищувати:

1) дизелі без наддуву – 2,5 (із наддувом – 3,0);
2) газодизелі без наддуву – 1,7 (з наддувом – 2,0).

Експлуатація транспортних засобів з підвищеною токсичністю або димністю у відпрацьованих газах призводить до забруднення навколишнього середовища і виникнення загрози отруєння водія, пасажирів транспортного засобу та інших учасників дорожнього руху (наприклад, при прогріві двигуна на стоянках, під час зупинки на перехрестях на червоний сигнал світлофора тощо).

Якщо паливо із системи живлення почало підтікати пі час руху, то водій зобов'язаний припинити будь-який подальший рух. При виникненні в дорозі інших несправностей водій зобов'язаний вжити заходи до їх усунення, а якщо це йому не вдалось, то рухатися до місця стоянки чи ремонту якомога коротшим шляхом, дотримуючись запобіжних заходів.

**256. Двонапра́влена заря́дка електромобі́ля** (*ел.*) – двонаправлене заряджання, яке також називають «вимкненням живлення» або «транспортним засобом для завантаження» (V2L). Є ще однією перевагою для електромобілів, яку не можуть запропонувати більшість бензинових автомобілів. Це можливість експортувати електроенергію з акумуляторних блоків через розетки на 120 або 240 вольт, котрі вбудовані в автомобіль. Вихідна потужність зазвичай становить від 1,9 до 9,6 кВт.

**Фото 1.** *Двонаправлена зарядка – одна з переваг електромобіля*

Ці виходи можна використовувати для роботи з будь-яким електрообладнанням: від портативних холодильників або бумбоксів під час заходів просто неба до електроінструментів, які використовуються на місці будівельними бригадами. У цьому випадку електромобіль замінює гучний бензиновий генератор, що викидає вихлопні гази. Їх також можна використовувати для заряджання електромобіля, що застряг (розрядився).

Деякі електромобілі можна використовувати як заміну генератора для живлення будинків у разі відключення електроенергії (наприклад, при підключенні до домашньої проводки відповідного електрообладнання). Ця можливість була вперше продемонстрована в березні 2011 року після цунамі в Японії та ядерної катастрофи, коли електромобілі використовувалися для живлення медичного обладнання в польових госпіталях.

**257. «Двосторо́нній рух»** – дорожній знак 1.26, котрий інформує водіїв про наближення до ділянки дороги (проїзної частини) із зустрічним рухом, перед котрим була ділянка дороги (проїзної частини) з одностороннім рухом. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється незалежно від застосування знака 5.6 «Кінець дороги з одностороннім рухом» і не застосовується, якщо дорога, що позначена знаком 5.5 «Дорога з одностороннім рухом», закінчується на Т-подібному перехресті, перехресті з круговим рухом або площі. Знак 1.26 може встановлюватися тимчасово на дорогах з одностороннім рухом на період проведення ремонтних або інших робіт.

1.26

Водії транспортних засобів, котрі наближаються до ділянки дороги з двостороннім рухом, повинні перестроїтися ближче до правого краю проїзної частини і у випадку появи зустрічного транспорту не утруднювати йому нормальний рух.

**258. «Де́кілька поворо́тів»** – дорожні знаки 1.3.1 та 1.3.2, котрі інформують учасників руху про те, що на їхньому шляху є ділянка дороги з небезпечними поворотами (1.3.1 – з першим поворотом праворуч, 1.3.2 – з першим поворотом ліворуч), де відстань між сусідніми закругленнями менше 300 м. Радіус заокруглень доріг менше 500 м поза населеними пунктами і менше 150 м – у населеному пункті. Належать до групи попереджувальних знаків. Встановлюються перед двома та більш наступними один за одним закругленнями доріг, якщо перед першим із них встановлено відповідно знак 1.1 або 1.2.

1.3.1

1.3.2

Для підвищення рівня безпеки руху перед ділянкою дороги з небезпечними поворотами, крім знаків 1.3.1, 1.3.2, можуть бути встановлені знаки 3.25 «Обгін заборонено», 3.26 «Кінець заборони обгону», 3.27 «Обгін вантажним автомобілям заборонено», 3.28 «Кінець заборони обгону вантажним автомобілям», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», 3.30 «Кінець обмеження максимальної швидкості», а безпосередньо у зоні повороту із зовнішнього боку – один із знаків 1.4.1–1.4.7 «Напрямок повороту».

Кількість поворотів може конкретизуватися табличкою 7.10 «Кількість поворотів». У разі необхідності попередження водіїв про протяжність (довжину) небезпечної ділянки під знаками 1.3.1, 1.3.2 може також встановлюватись табличка 7.2.1 «Зона дії».

**259. Де́нні ходові́ вогні́** (*за визначенням ПДР*) – зовнішні світлові прилади білого кольору, передбачені конструкцією транспортного засобу, установлені спереду транспортного засобу і призначені для покращення видимості транспортного засобу під час його руху у світлий час доби.

**260. Депре́сія** (*лат. depressus* – придушений, пригнічений) – 1) пригнічений настрій, хворобливий психічний стан приголомшеності, пригнічення, скорботи, відчаю; 2) психічне захворювання, що характеризується тривалими періодами пригнічення та смутку, тривожним настроєм, психічною та руховою загальмованістю

з порушенням сну, зниженням працездатності, суїцидальними намірами. Спостерігається при багатьох психічних захворюваннях. У хворих на депресію спостерігається загальмованість рухів, мови, зниження активності, ініціативи, порушення сну, апетиту, в осіб з несформованою нервовою системою з'являються тяжкі немотивовані страхи.

**261. Держа́вна автомобі́льна інспе́кція (ДАІ)** (*істор.*) – орган Міністерства внутрішніх справ України. Служба ДАІ створювалась в складі Міністерства внутрішніх справ СРСР, союзних і автономних республік, управлінь і відділів внутрішніх справ крайових, обласних, міських і районних Рад народних депутатів.

ДАІ як загальносоюзний орган була утворена в 1935 р. при Цудортрансі, а в 1936 р. – передана до складу Робітничо-Селянської міліції НКВС СРСР. 3 липня 1936 р. було затверджено перше положення про Державтоінспекцію РСМ НКВС СРСР.

Основне завдання ДАІ – удосконалення організації дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки і підвищення ефективності користування автотранспортних засобів. Дії ДАІ спрямовані на збільшення пропускної здатності автомобільних доріг, оптимальне розподілення транспортних і пішохідних потоків, підвищення ефективності вантажних і пасажирських перевезень.

ДАІ забезпечувала регулювання дорожнього руху і нагляд за ним, виявляла і припиняла порушення Правил дорожнього руху, надавала за необхідності допомогу водіям, пішоходам і пасажирам, в тому числі домедичну, потерпілим особам при дорожньо-транспортних пригодах. ДАІ здійснювала контроль за станом автомобільних доріг, обладнанням їх засобами регулювання дорожнього руху, виконання вимог по забезпеченню безпеки дорожнього руху при проведенні ремонтно-будівельних та інших робіт на дорогах.

ДАІ проводила реєстрацію і вела облік автотранспортних засобів, видавала технічні паспорти (свідоцтва про реєстрацію) транспортних засобів і державні номерні знаки, вела облік цих паспортів/свідоцтв і знаків, крім

того, здійснювала нагляд за технічним станом транспортних засобів, які знаходились в експлуатації, проводила періодичні державні технічні огляди, контролювала виконання заходів з охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу автотранспорту, а також заходи з попередження дорожньо-транспортних пригод. ДАІ здійснювала невідкладні дії на місці дорожньо-транспортних пригод, вела облік останніх, аналізувала причини і умови їх виникнення, вживала заходів до усунення цих причин і умов.

ДАІ здійснювала реєстрацію навчальних організацій з підготовки водіїв автотранспортних засобів, приймала екзамени з Правил дорожнього руху і навичок практичного водіння транспортних засобів, видавала посвідчення на право керування транспортними засобами, здійснювала контроль за платою індивідуальними власниками транспортних засобів встановлених законодавством зборів, котрі стягуються у зв'язку з експлуатацією цих транспортних засобів.

ДАІ організовувала роботу щодо роз'яснення законодавства про безпеку дорожнього руху, використовуючи в цих цілях друковані засоби масової інформації, радіо, телебачення.

Працівники ДАІ мали право зупиняти за необхідності транспортні засоби і перевіряти у водіїв посвідчення на право керування ними, реєстраційні документи на транспортні засоби і документи на вантаж, який перевозиться, дорожні (маршрутні) листи; забороняти експлуатацію транспортних засобів, якщо конструкція або технічний стан їх не відповідає вимогам діючих правил, нормативів і стандартів, контроль за котрими здійснює ДАІ.

Працівник ДАІ міг перевіряти в необхідних випадках знання водіями транспортних засобів Правил дорожнього руху, навички водіння, а також направляти водіїв на медичну комісію для встановлення їх придатності до керування транспортними засобами. Крім того, міг усувати від керування транспортними засобами осіб, які перебувають у стані сп'яніння або не мають права на керування цим видом транспортного засобу або грубо порушують

Правила дорожнього руху. ДАІ також могла позбавляти водія права на керування автотранспортними засобами, тролейбусами, трамваями, тракторами і іншими самохідними машинами.

Працівники ДАІ мали право за порушення Правил дорожнього руху накладати в адміністративному порядку штраф, в тому числі на місці.

ДАІ вирішувала покладені на неї завдання в тісній взаємодії з іншими службами органів внутрішніх справ, державними органами, адміністрацією підприємств, установ і організацій.

**262. Десмургі́я** (*мед.*) (*грец.* зв'язка, пов'язка і *грец.* діло, справа) – розділ медицини (хірургії), що вивчає методи накладання пов'язок, їх види, способи накладення і цілі, з якими вони накладаються.

**263. Дефібрила́тор** (*мед.*) (*лат. de* – зворотня дія і лат. швидкі скорочення м'язових волокон) – апарат, який призначений для ліквідації порушення серцевої діяльності (фібриляції).

**264. Деформа́ція** (*анат.*) – зміна відносного положення частин тіла, пов'язана з їхнім переміщенням.

**265. Джерело́ небезпе́ки** – природні процеси і явища, техногенне середовище та людські дії, що несуть в собі загрозу небезпеки.

**266. Дизентері́я** (*грец.* розлад кишківника) – гострозаразна інфекційна хвороба людини; запалення слизової оболонки товстого кишківника, яке супроводиться загальним отруєнням організму; кишкове інфекційне захворювання, що має фекально-оральний механізм передачі і спричинюється шигелами. Можливе зараження учасників дорожнього руху, в тому числі автотуристів, внаслідок недотримання санітарно-гігієнічних норм (спекотна погода, брудна вода, антисанітарний стан громадських місць тощо).

**267. «Ди́кі тварини́»** – дорожній знак 1.36, котрий інформує учасників руху про те, що на їх шляху є ділянка дороги, на котрій можуть з'явитися дикі тварини.

1.36

Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється перед ділянками доріг, котрі проходять по території заповідників, мисливських господарств, лісних масивів тощо, якщо на них можлива поява диких тварин. На знаку 1.36 може вказуватися символ тієї тварини, котра переважно проживає в цьому заповіднику (лісі).

**268. Динамі́чний стереоти́п дій (поведі́нки) водія́** – порівняно стійка система тимчасових умовно рефлекторних зв'язків у корі головного мозку. Знання закономірностей формування динамічного стереотипу корисне для правильної організації навчання водіння автомобіля, заходів з надання домедичної допомоги. Динамічний стереотип як основа навичок забезпечує не тільки легкість, точність, а й автоматизованість діяльності. Розвантажуючи свідомість водія від постійного контролю за кожною операцією, сформовані навички дають можливість зосередити увагу на більш загальному і цілісному керівництві діяльністю, створюють передумови для творчості.

**269. Дипсома́нія** (*грец.* спрага і ...манія) – нездоланний потяг до алкоголю, періодичний алкогольний запій. Керування водієм транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння заборонено.

**270. Диспе́тчер** – особа, на яку покладено повноваження щодо здійснення диспетчерського управління рухом транспортних засобів автопідприємства (автостанції, автовокзалу тощо).

**271. Диспе́тчерська ста́нція** – спеціально обладнане приміщення або комплекс технічних споруд (засобів), призначених для диспетчерського управління рухом автобусів та/або таксі.

**272. Диста́нція** – відстань між транспортними засобами, котрі рухаються один за одним по одній смузі. Правила дорожнього руху зобов'язують водія в залежності від швидкості руху обирати таку Д., щоб уникнути зіткнення у випадку раптового гальмування або зупинки транспортного засобу, що рухається попереду.

Д. обирається водієм у кожному конкретному випадку в залежності від стану дорожнього покриття, видимості

у напрямку руху, атмосферних умов, стану протекторів шин і швидкості руху. Чим вища швидкість, тим довшим буде зупинковий шлях і, відповідно, більша повинна бути Д. При нормальному стані дорожнього покриття середня Д. (м) не повинна бути меншою половини значення швидкості руху (км/год).

Особливо важливо дотримуватись Д. водіям транспортних засобів, котрі рухаються у колоні. В цьому випадку Д. обирається з врахуванням стану дороги, видимості у напрямку руху і швидкості руху із розрахунку умовно 1 м на 1 км/год швидкості, але не менше зупинкового шляху.

На пильних дорогах вдень Д. збільшується. На крутих підйомах і спусках, особливо на перевальних ділянках, Д. між автомобілями збільшується в 2–3 рази.

**273. Дитя́ча утри́муюча систе́ма** (*за визначенням ПДР*) – обладнання, що здатне утримувати дитину в сидячому або нахиленому положенні, яка у разі зіткнення або різкого гальмування транспортного засобу зменшує небезпеку травмування дитини, що в ньому перебуває, шляхом обмеження рухливості її тіла.

**274. Дифтері́я** (*грец. δίφθέρίου* – шкірка, плівка) – гостра інфекційна хвороба людини (виникає переважно в дитячому віці), що характеризується запальним процесом з утворенням щільних плівчастих нальотів (фібринозної плівки) в місці заглиблення збудника хвороби (вхідних воріт) – дифтерійної палички й тяжким загальним отруєнням (інтоксикацією) організму; гостре інфекційне захворювання, спричинене коринебактеріями, фібринозної плівки в місці вхідних воріт інфекції (ротоглотка, ніс, гортань та інші рідкісні локалізації), а також явищами загальної інтоксикації з ураженням серцево-судинної, нервової і видільної систем.

**275. Ди́хання Біо́та** (*патологі́чне*) – періодичне патологічне дихання, що характеризується ритмічними, але глибокими дихальними рухами, які чергуються через рівні проміжки часу із тривалою (від декількох секунд до півхвилини) дихальною паузою. Такі тривалі паузи (між

нормальними дихальними циклами «вдих-видих» виникають паузи – до 30 с) спостерігаються на фоні рівномірного за глибиною дихання.

Дихання Біота обумовлене глибоким розладом мозкового кровообігу й може виникати у хворих менінгітом, в агонуючому стані, розвивається при пошкодженні дихальних нейронів варолієвого мосту, але може проявлятися також в гірських умовах під час сну в період адаптації.

**276. Ди́хання Гро́кка** (*патологічне*) – «хвилеподібне дихання» або дисоційоване дихання, яке характеризується хвилеподібною зміною глибини дихання й відрізняється від дихання Чейн-Стокса відсутністю періодів апное. Дихання Грокка обумовлене ураженням координаційного центра дихання, яке викликане хронічним порушенням мозкового кровообігу. Частіше спостерігається при абсцесі головного мозку, менінгіті, пухлині мозку.

**277. Ди́хання Куссма́ульля** (*патологі́чне*) – на фоні рівномірного і рідкого дихання є глибокий шумний вдих і підсилений видих. Це патологічний тип гіпервентиляційного дихання, що характеризується ритмічними дихальними циклами збільшеної глибини. Амплітуда такого дихання приблизно вдвічі перевищує амплітуду звичайного дихання і супроводжується характерним шумом. Є клінічним симптомом. Спостерігається при тяжкому ацидозі – під час печінкової, уремічної, діабетичної ком, отруєнні метиловим спртом тощо. Цей тип патологічного дихання названо іменем нім. лікаря Адольфа Куссмауля (1822–1903), який вперше описав його в публікації, датованій 1874 роком, де описувались його дослідження цукрового діабету людини. Куссмауль визначив цей тип дихання як ознаку коми і неминучої смерті осіб з цукровим діабетом.

**278. Ди́хання Че́йн-Сто́кса** (*патологі́чне*) – дихальні рухи за глибиною поступово наростають, а потім зменшуються, після чого наступає пауза тривалістю від кількох секунд до 1 хвилини.

Дихання Чейн-Стокса – періодичний патологічний дихання, який характеризується тривалою (від кілька

секунд до 1 хвилини) дихальною паузою (апное), після якої безшумне поверхневе дихання швидко наростає по своїй глибині, стає гучним і досягає максимуму на 5–7 вдиху, потім у тій же послідовності дихання убуває й закінчується наступною короткочасною паузою (апное). Потерпілий (хворий) під час паузи погано орієнтується в навколишнім оточенні або повністю непритомніє, стан відновлюється при поновленні дихальних рухів. Дихання Чейн-Стокса обумовлене зниженням збудливості дихального центра, гострою або хронічною недостатністю мозкового кровообігу, гіпоксією мозку, важкою інтоксикацією і є прогностично несприятливою ознакою. Таке дихання часто зустрічається під час сну в людей похилого віку з вираженим церебральним атеросклерозом, у хворих із хронічним станом погіршення мозкового кровообігу, хронічною нирковою недостатністю (уремія), прийомом наркотичних засобів (морфій).

**279. Діабе́т цукро́вий** (*грец.* від проходжу) – хвороби людини, загальною ознакою яких є надмірно підвищене виділення сечі. Діабет цукровий виникає внаслідок порушення обміну речовин у зв'язку з недостатньою функцією підшлункової залози; діабет нецукровий – тяжке порушення водно-сольового обміну, що настає внаслідок ураження проміжного мозку та гіпофіза; хвороба, внаслідок якої організм не виробляє достатньо гормону інсуліну, що регулює вміст цукру в крові. Є одним із протипоказань для придатності особи до керування транспортним засобом.

**280. Діа́гноз** (*грец. dia* – прозорий + *gnosis* – знання, *διάγνωσις* – розпізнавання) – аргументоване визнання стану суб'єкта (хвороби, рівня професійної придатності, знань, здібностей, розумового розвитку тощо); короткий лікарський висновок про характер та сутність хвороби на підставі всебічного дослідження хворого. Залежно від сфери прикладання розрізняють діагноз медичний, технічних систем, психологічний, педагогічний (стосується якихось освітніх труднощів у роботі з окремими учнями чи групою або класом), освітній (стосується функціонування різних компонентів системи освіти.

5.39

**281. «Діагона́льний пішохі́дний перехі́д»** – дорожній знак 5.39, котрий позначає місця, виділені для організованого діагонального переходу пішоходів через дорогу. Належить до групи інформаційно-вказівних знаків. Знак 5.39 встановлюється справа від дороги. За відсутності на переході розмітки 1.14.1–1.14.3 він встановлюється так, щоб знак 5.39 щодо транспортних засобів, що наближаються до переходу, знаходився на ближній межі пішохідного переходу, а другий знак – на опорі в кінці пішохідного переходу на перехресті (може розміщуватись на зворотньому боці знака 5.39). На пішохідних переходах, позначених розміткою 1.14.1–1.14.3 «зебра» та розташованих на регульованих перехрестях, знак 5.39 може не встановлюватись.

Знак 5.39 вказують місце переходу не лише пішоходам, а й водіям транспортних засобів, які, наближаючись до пішохідного переходу на перехресті, повинні знизити швидкість або зупинитися, щоб пропустити пішоходів, які надійшли на перехід.

**282. Діа́стола** (*мед.*) (*грец.* розтяг, розширення) – розслаблення мускулатури серця після її скорочення, тобто після *систоли*.

**283. Діастолі́чний артеріа́льний ти́ск** (*мед.*) – тиск в кровоносних судинах у фазі серцевої діастоли (коли серце відпочиває).

**284. Діафра́гма** (*грец.* перегородка) – 1) (*мед.*) сухожилково-м'язова перегородка у ссавців і людей, яка відокремлює грудну порожнину від черевної; 2) (*техн.*) перепона між двома середовищами; 3) пристрій у фотоапараті, яким регулюють розмір отвору, крізь який проходить світло на плівку.

**285. «Діля́нка для та́бору автотури́стів і мі́сце сто-я́нки причепів у ке́мпінгу»** – дорожній знак 6.20, котрий інформує про розташування ділянки для табору і місця для стоянки причепів, об'єднаних однією територією. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля табору автотуристів і місця стоянки причепів у кемпінгу.

6.20

Автомобільний туризм (автомототуризм, мототуризм, туризм на власному автомобілі, караванінг-туризм, автобусний туризм, автосафарі-туризм тощо) – подорожі туристів до країн або місцевостей, що відмінні від їхнього постійного місця проживання, в яких основним засобом пересування виступає приватний, транспорт від фірми або орендований автомототранспорт.

**286. Ді́ти** – за українським законодавством особи, що не досягли повноліття. Дітьми є й особи, які приходяться синами й дочками своїм батькам незалежно від віку.

1.33

**287. «Ді́ти»** – дорожній знак 1.33, котрий інформує учасників руху про наближення до ділянки дороги, де можлива поява дітей на проїзній частині (школи, табори відпочинку, дитячі сади, спортивні площадки тощо). Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється перед ділянками доріг, що проходять поблизу дитячих закладів, на проїзній частині котрих можлива поява дітей. На дорогах поза населених пунктів знак 1.33 повторяється: перший знак встановлюється на відстані 150–300 м, другий – на відстані не менше ніж за 50 м до небезпечного місця. При сезонному характері робіт дитячих закладів в період, коли заклад не працює, знак 1.33 може зніматися або закриватися чохлом.

Якщо водії не мають можливості визначити довжину небезпечної ділянки, то за необхідності знак 1.33 може встановлюватися з табличкою 7.2.1 «Зона дії». Коли знак повторяється, то табличка 7.2.1 повинна застосовуватися під другим знаком.

У зоні дії знаку 1.33 можуть встановлюватися також знак 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», горизонтальна дорожня розмітка 1.22 (попереджає про наближення до місця, де встановлено дорожні пагорби для примусового зниження швидкості транспортних засобів) та 1.23 (позначає поверхню дорожнього пагорбу, влаштованого для примусового зниження швидкості руху транспортних засобів).

**288. Діяльність** (*водія́*) – активна взаємодія людини з навколишнім середовищем, завдяки чому вона досягає

свідомо поставленої мети, що виникла внаслідок прояву в неї певної потреби. Діяльність водія – спосіб буття людини в світі, здатність її вносити в дійсність зміни. Основні компоненти діяльності: суб'єкт з його потребами (людина); мета, відповідно до якої перетворюється предмет в об'єкт, на котрий спрямовано діяльність (наприклад перевезення пасажирів та вантажу); засіб реалізації мети (транспортний засіб); результат діяльності (надана послуга з перевезення).

Загальним способом діяльності є сукупність знарядь праці, створених людьми, – авто- та мототехніка, технологія (індивідуальне чи регулярне перевезення пасажирів і вантажу наземним нерейковим транспортом). Універсальним предметом діяльності є природа й суспільство, а її загальним наслідком – олюднена природа.

**289. Дія струму** – вплив на організм людини електрично заряджених частин (електронів, іонів) при контакті її тіла з провідником електричного струму. Розрізняють декілька видів впливу електричного струму на організм – біологічний, електролітичний, механічний, термічний. Електричний струм є основою роботи системи електрозапалювання ДВЗ, зовнішніх освітлювальних приладів, кондиціонера, приймача, звукового сигналу, освітлення салона автомобіля та інших споживачів сучасного транспортного засобу.

**290. Дія струму біологічна** – виявляється у подразненні збудливих тканин організму, яке супроводжується мимовільним скороченням м'язів.

**291. Дія струму електролітична** – виявляється в розкладанні органічної речовини та крові, що призводить до істотних змін їх фізико-хімічного складу

**292. Дія струму механічна** – проявляється в розшаруванні тканин і навіть у відриві частин тіла.

**293. Дія струму термічна** – виявляється в опіках окремих ділянок тіла, нагріванні до високої температури кровоносних судин, нервів, серця, мозку, що стає причиною серйозних функціональних розладів.

**294. «Дні ти́жня»** – дорожня табличка 7.4.3, яка вказує дні тижня, протягом котрих діє знак. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Може застосовуватися під забороннними знаками 3.1 «Рух заборонено», 3.2 «Рух механічних транспортних засобів заборонено», 3.3 «Рух вантажних автомобілів заборонено», 3.4 «Рух з причепом заборонено», 3.5 «Рух тракторів заборонено», 3.6 «Рух мотоциклів заборонено», 3.7 «Рух на мопедах заборонено», 3.8 «Рух на велосипедах заборонено», 3.22 «Поворот праворуч заборонено», 3.23 «Поворот ліворуч заборонено», 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця», 3.38 «Зона обмеженої стоянки» і наказовими 4.1 «Рух прямо», 4.2 «Рух праворуч», 4.3 «Рух ліворуч», 4.4 «Рух прямо або праворуч», 4.5 «Рух прямо або ліворуч», 4.6 «Рух праворуч і ліворуч».

7.4.3

**295. Дове́дення, до́каз** (*вини́*) – визначення істинності твердження шляхом встановлення його необхідного зв'язку з іншими твердженнями, прийнятими за істинні. Доведення полягає у висуненні тези (положення, що доводиться), всіх інших можливих гіпотез і підшукуванні аргументів – істинних тверджень, що впливають на ймовірність гіпотез. Доведення закінчене, якщо жодна гіпотеза, крім тези, неможлива. Збір доказів на місці ДТП, доведення вини правопорушника є складовою частиною притягнення особи за порушення ПДР до відповідальності.

**296. Дові́льне й мимові́льне** – в психології поняття, яким позначаються свідомі й неусвідомлені дії людини (водія). *Довільні дії* як цілеспрямовані й підпорядковані свідомо наміченій меті вчинки контролюються людиною у процесі їх виконання. Фізіологічною основою цих дій є умовно-рефлекторна діяльність мозку. *Довільні дії*, автоматизуючись, можуть відбуватися мимовільно, а мимовільні, усвідомлюючись, виконуються довільно.

**297. Довкі́лля** – навколишнє середовище людини, обумовлене в даний момент сукупністю факторів, здатних

чинити пряму або непряму, негайну або віддалену дію на діяльність людини, її здоров'я і життя.

**298. Дóговір про перевéзення вантажíв** – двостороння угода між перевізником, вантажовідправником чи вантажоодержувачем, що є юридичним документом, яким регламентуються обсяг, термін та умови перевезення вантажів, права, обов'язки та відповідальність сторін щодо їх додержання.

**299. Договірні́ Сто́рони** (*для міжнародних автоперевезень*) – держави, суб'єкти міжнародних правовідносин, що беруть участь у процесі міжнародних автомобільних перевезень, визначені законодавством.

**300. Додатко́вий шлагба́ум** (*залізнич.*) – автоматичний (напівавтоматичний) шлагбаум, який разом з основним повністю перекриває проїзну частину автодороги. Опускання брусів додаткових шлагбаумів повинно здійснюватися з розрахунковою витримкою часу (відраховується з моменту початку опускання брусів основних шлагбаумів), що забезпечує звільнення переїзду автотранспортом, який почав рух до включення автоматичної світлофорної сигналізації. Підйом брусів додаткових шлагбаумів здійснюється після проходження поїзда за переїзд. Підйом брусів основних шлагбаумів здійснюється з контролем відкриття відповідних додаткових шлагбаумів у напрямку руху транспортних засобів.

**301. Дóзвіл** (*стосовно реклами*) – документ установленої форми, виданий розповсюджувачу зовнішньої реклами на підставі рішення виконавчого органу сільської, селищної, міської ради, який дає право на розміщення зовнішньої реклами на певний строк та у певному місці.

**302. Дóзвіл на здíйснення міжнарóдних перевé-зень автомобíльним тра́нспортом** – документ, що видається уповноваженими органами Договірних Сторін міжнародним автомобільним перевізникам для в'їзду, транзитного проїзду через територію Договірних Сторін, а також здійснення інших видів перевезень, передбачених законодавством.

**303. Дóзвіл на рух** – єдиний уніфікований документ, що видається уповноваженим органом відповідно до Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, затверджених постановою КМУ «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» від 18 січня 2001 р. № 30, після внесення в установлених порядку і розмірі плати за проїзд таких транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування, в якому визначаються умови експлуатації транспортних засобів протягом певного часу за встановленим маршрутом і який дає право на проїзд за таких умов.

**304. Дóзвіл óрганів виконáвчої влáди та óрганів місцéвого самоврядувáння** – документ, який надає право на здійснення перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування.

**305. Дóзвіл узгóдження умóв та режúмів перевéзень** – додатковий дозвіл, що видається уповноваженими органами на проїзд великовагового та (або) великогабаритного транспортного засобу.

**306. Дозвóлена максимáльна мáса** (*за визначенням ПДР*) – маса спорядженого транспортного засобу з вантажем, водієм і пасажирами, що встановлена технічною характеристикою транспортного засобу як максимально допустима. Дозволена максимальна маса автопоїзда – це сума дозволеної максимально допустимої маси кожного транспортного засобу, що входить до складу автопоїзда.

**307. Дозвóлене максимáльне навантáження на вісь** (*за визначенням ПДР*) – максимальне навантаження на вісь транспортного засобу, зазначене у підпункті «в» пункту 22.5 Правил дорожнього руху.

**308. Дозвóлені максимáльні рóзміри** (*за визначенням ПДР*) – максимальні розміри транспортного засобу, зазначені у підпункті «а» пункту 22.5 Правил дорожнього руху.

**309. Документа́льний габари́тно-вагови́й контро́ль** – визначення загальної маси транспортного засобу шляхом додавання власної маси транспортного засобу та маси вантажу.

**310. Документа́ція водія́** – визначені обов'язкові документи, котрі необхідно мати при керуванні транспортним засобом.

Основним документом є посвідчення водія. Водії механічних транспортних засобів зобов'язані мати при собі поряд з водійським посвідченням, котре дає право керувати транспортним засобом відповідної категорії, *реєстраційний документ на транспортний засіб* (свідоцтво по реєстрацію; тимчасовий реєстраційний талон, технічний талон, раніше – технічний паспорт); для транспортних засобів Збройних Сил, Національної гвардії, Держприкордонслужби, Держспецтрансслужби, Держспецзв'язку, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту – технічний талон), *заповнений маршрутний лист*.

Власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах, можуть передавати керування транспортним засобом іншій особі, що має при собі посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії.

Власник транспортного засобу може передавати такий засіб у користування іншій особі, що має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, передавши їй реєстраційний документ на цей транспортний засіб.

У разі встановлення на транспортних засобах проблискових маячків та (або) спеціальних звукових сигнальних пристроїв – дозвіл, виданий уповноваженим органом МВС, а у разі встановлення проблискового маячка оранжевого кольору на великогабаритних та великовагових транспортних засобах – дозвіл, виданий уповноваженим підрозділом Національної поліції, крім випадків встановлення проблискових маячків оранжевого кольору на сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м.

На маршрутних транспортних засобах – схему маршруту та розклад руху; на великовагових і великогабаритних

транспортних засобах та транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, – документацію відповідно до вимог спеціальних правил.

Також у водія має бути чинний страховий поліс (страховий сертифікат «Зелена картка») про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів або чинний внутрішній електронний договір зазначеного виду обов'язкового страхування у візуальній формі страхового поліса (на електронному або паперовому носії), відомості про який підтверджуються інформацією, що міститься в єдиній централізованій базі даних, оператором якої є Моторне (транспортне) страхове бюро України. Водії, які відповідно до законодавства звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на території України, повинні мати при собі відповідні підтвердні документи (посвідчення).

У разі встановлення на транспортному засобі розпізнавального знака «Водій з інвалідністю» – документ, що підтверджує інвалідність водія або пасажира (крім водіїв з явними ознаками інвалідності або водіїв, які перевозять пасажирів з явними ознаками інвалідності).

Водії механічних транспортних засобів, котрі прибувають в Україну з іншої країни, а також водії-громадяни України, які виїжджають за кордон, зобов'язаний мати при собі реєстраційні документи на транспортний засіб і національне або міжнародне посвідчення водія, номерний знак на транспортному засобі, а також розпізнавальний знак держави, в котрому він зареєстрований.

**311. Докуме́нти на вантáж** – документи, визначені відповідно до Митного кодексу України, законів України «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про транзит вантажів», інших актів законодавства, в тому числі міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, які необхідні для здійснення перевезення вантажу автомобільним транспортом.

**312. Доля́ння во́дних перешко́д** – водієві для подолання водної перешкоди треба: 1) ретельно розвідати під'їзні шляхи до броду, стан його дна (піщаний, з великим камінням, є вимиті ями тощо), глибину, котра не повинна перевищувати половину діаметра коліс автомобіля; 2) підготувати двигун до подолання броду: накрити захисною плівкою переривач-розподільник та інші прилади системи електрозапалювання, реле-регулятор, генератор, кришку маслозаливної горловини, отвір для масляного щупа, зняти або послабити ремінь приводу вентилятора; 3) в'їжджати у воду без розгону, на першій передачі, під невеликим кутом до берегів і вниз за течією; 4) під час спуску у воду збільшити оберти двигуна й підтримувати їх такими протягом долання всього броду, щоб вода не потрапила до глушника; 5) на протилежній берег виїжджати плавно, збільшуючи оберти двигуна.

**Фото 1.** *Наслідки необережного керування автомобілем поблизу водних об'єктів (ДТП внаслідок зсуву автомобіля в річку та падіння транспортного засобу з моста у воду)*

Після подолання броду на рівній ділянці виконати кілька гальмувань для *просушування гальмових барабанів і гальмівних колодок*.

Порушення водіями швидкісного режиму на дорогах поблизу водойм, недостатнє зчеплення шин автомобіля з покриттям проїзної частини (узбіччя) може призвести до занесення автомобіля або перекидання його у воду.

**313. Доля́ння льодови́х перепра́в** – під час подорожей взимку, особливо незнайомою місцевістю, на шляху

руху можуть трапитися ділянки дороги із відсутністю мостів або їх стан є непридатним для проїзду (інженерна споруда мостового типу зруйнована, не розрахована на значну вагу транспортних засобів). У такому випадку водій вимушений обирати спосіб проїзду на другий берег річки по льоду.

Для забезпечення безпеки під час льодової переправи водієві треба: 1) попередньо розвідати найбільш пологі з'їзди на кригу й виїзди на протилежний берег, визначити її товщину та стан (наявність тріщин, снігових заметів тощо); 2) підготувати місця з'їзду на лід й виїзду на берег, усунувши з них крижані пагорби і посипавши їх піском (дрібним камінням); 3) на кризі вирівняти засніжену поверхню або розчистити від снігу маршрут руху; 4) з'їжджати на лід з берега плавно, без удару колесами об кригу, застосувати гальмування двигуном; 4) рухатися кригою повільно зі сталою швидкістю 10–15 км/год; 5) уникати різких поворотів, переключення передач, різкої зміни обертів двигуна і гальмування; 6) під час руху колоною витримувати дистанцію до автомобіля, що рухається попереду, не менш як 20–30 м.

Варто пам'ятати, що перед початком переправи необхідно висадити людей з автомобіля, відчинити двері і не зачиняти їх протягом всієї переправи.

**314. Дома́шня заря́дка електромобі́ля** (*ел.*) – сьогодні більшість пробігу на електромобілях припадає на акумулятори, які заряджаються вдома чи на роботі (електростанції). Існує два види домашньої зарядки: 1) називається Рівень 1, використовує стандартну розетку на 120 вольт; 2) Рівень 2, котрий використовує більш потужну 240-вольтну схему, подібну до тієї, що потрібна для роботи електричної плити або сушарки для одягу.

Власники, яким потрібно щодня поповнювати запас ходу понад 30 миль (48 км) або 40 миль (65 км), повинні встановити спеціальне зарядне обладнання рівня 2 із власним зарядним шнуром у своєму гаражі або на ньому. Системи рівня 2 зазвичай заряджають батареї електромобілів приблизно в 6–20 разів швидше, ніж підключення рівня 1,

залежно від вихідного сигналу схеми та можливостей автомобіля. Ті водії, які щодня долають менше 30 миль, можуть обійтись і 120-вольтовою розеткою та портативним 120-вольтним шнуром для зарядки, який постачається разом з автомобілем.

**Фото 1.** *Домашня зарядка електроавтомобіля*

Деякі виробники тепер пропонують зарядні шнури зі змінними роз'ємами, які дозволяють заряджати їх як від 120-ти, так і від 240-вольтових розеток. Нарешті, громадські електрозарядні станції, які можна зустріти в гаражі або на стоянці торгового центру, здебільшого заряджають на рівні 2.

**315. Домеди́чна допомо́га (пе́рша меди́чна допомо́га)** – комплекс простих невідкладних дій (прийомів) та організаційних заходів, котрі виконуються на місці події та під час транспортування до медичної установи особами без медичної освіти, спрямовані на врятування та збереження життя людини у невідкладному стані, полегшення страждань потерпілого (особи, що перебуває у цьому стані) і мінімізацію наслідків негативного впливу такого стану (травм, несподівано виниклих захворювань) на її здоров'я. Надається на місці події особами-немедичними працівниками (водіями, поліцейськими, пересічними громадянами, робітниками чи фахівцями установ, закладів, організацій, які працюють в різних галузях економіки тощо) та котрі часто не мають необхідних фахових знань (медичної освіти), спеціальних медичних засобів і медикаментів, але за своїми службовими обов'язками повинні

володіти основними практичними навичками з порятунку та збереження життя людини, яка перебуває у невідкладному стані, відповідно до закону України «Про екстрену медичну допомогу» зобов'язані здійснювати такі дії та заходи; термінові заходи, які вживаються при рятуванні життя та здоров'я потерпілого на місці ДТП. Надається на місці пригоди до прибуття лікаря (бригади фахівців ЕМД) або доставки потерпілого до лікарні при порушеннях дихання, кровотечах, шоці, переломах кісток та вивихах у суглобах; непритомності, опіках та ін.

Основне завдання Д.д. – усунення небезпеки, що загрожує життю. Загальні заходи Д.д.: видалити потерпілого із зони дорожньо-транспортної пригоди (наприклад, витягти потерпілого з-під уламків автомобіля, з автомобіля, що перекинувся тощо); усунути важкі та небезпечні для постраждалого стани (закриття повітроносних шляхів блювотними масами, сильна зовнішня кровотеча тощо); накласти пов'язку при пораненні, шину при переломі, джгут при сильній кровотечі; доставити потерпілого до найближчого лікувального закладу або викликати фахівців швидкої допомоги.

При сильній зовнішній кровотечі, котра спричинена пошкодженням великої кровоносної судини, може настати значна небезпечна для життя потерпілого втрата крові. Щоб цього не сталося, необхідно терміново вжити заходів для зупинки кровотечі. З цією метою використовують кровоспинний джгут або турнікет – гумову трубку або гумовий бинт, який туго затягують навколо кінцівки вище місця поранення. Замість еластичного джгута можна пристосувати будь-який ремінь, мотузку, рушник, хустку, частину одягу. Джгут повинен туго стискати кінцівку. При слабкому накладенні джгута здавлюються лише поверхневі тонкостінні вени, що відводять кров від кінцівки, а артерії залишаються нездавленими і кровотеча продовжується (посилюється).

Після накладання джгута до нього необхідно прикріпити записку із зазначенням часу накладення та якнайшвидше відправити потерпілого до лікувального закладу для остаточної зупинки кровотечі, оскільки тривала

перетяжка джгутом (понад 2 год влітку та 1 год взимку) може викликати незворотні зміни в кінцівки та навіть її омертвіння. У тих випадках, коли джгут з якихось причин не може бути накладений, пошкоджену кровоносну судину притискають пальцями до кісткових виступів у певних точках тіла.

При переломах перша допомога полягає у створенні нерухомості уламків пошкодженої кістки. Характерними ознаками перелому є: неприродне положення частини кінцівки, біль, що посилюється при порушенні спокою ушкодженої ділянки тіла, крововилив, ненормальна рухливість в області перелому та своєрідний хрускіт (крепітація), що виникає від тертя уламків кістки, зміна форми пошкодженої кінцівки.

Якщо перелом закритий (цілісність шкіри не порушена), то обмежуються накладанням шин, що є під руками, – дощечок, палиць та подальшим їх тугим бинтуванням до тіла. При відкритому переломі, тобто коли є рана, спочатку на неї накладається асептична пов'язка, при сильній кровотечі вище рани накладається джгут, а потім шина. При накладенні шини необхідно обов'язково забезпечити нерухомість верхнього і нижнього суглобів, по відношенню до місця перелому.

При переломі стегна шина повинна захоплювати, крім тазостегнового та колінного суглобів, також і гомілковостопний. Шини, як правило, накладають поверх одягу та взуття.

При пошкодженні хребта потерпілого обережно укладають на тверде покриття на живіт чи спину.

У разі дорожньо-транспортних пригод можливі опіки постраждалих. Перша допомога при опіку полягає у вжитті заходів, спрямованих на припинення надходження тепла на шкіру потерпілого. Потім при опіках 1-го ступеня, коли є лише почервоніння та болючість шкіри, достатньо накласти асептичну пов'язку. При опіках з утворенням пухирів та омертвінням шкіри треба накласти стерильну пов'язку на місце опіку та відвезти потерпілого до найближчого медичного закладу. При великих опіках 2, 3 і 4-го ступеня потерпілому дають знеболювальні

засоби та накладають асептичну пов'язку або вкривають стерильним простирадлом та ковдрою, негайно обережно транспортують до найближчого лікувального закладу.

**316. До́нор** (*лат*. дарую) – 1) людина, яка дає свою кров для переливання хворому з лікувальною метою, тканину (напр., шкіру) або орган (напр., нирку) для пересадки в інший організм; 2) частинка (атом, група атомів), що віддає електрони іншим частинкам.

**317. Допомо́га** – комплекс дій, спрямованих на полегшення життєдіяльності особі, яка цього потребує; термін включає такі складові: 1) *кому* – стан (сукупність станів)організму, котрий, з одного боку, визначає коло осіб, що потребують цього виду втручання, а з іншого боку – конкретизує характеристики, вимоги до таких дій (діяльності); 2) *хто* – перелік вимог до осіб, які цей вид допомоги зобов'язані надавати або можуть здійснити; 3) *коли* – час початку, тривалість і час закінчення надання визначеного виду допомоги; 4) *як* – у свою чергу складається з таких трьох складових компонентів: а) перелік прийомів, обов'язкових для виконання при наданні певного виду допомоги; б) послідовність виконання обов'язкових прийомів, найбільш раціональна при наданні цього виду допомоги; в) правильна техніка цих прийомів (з рос. – *правило 4 «К»*).

**318. Допомо́га лі́карська високоспеціалізо́вана (третѝнна лікува́льно-профілактѝчна)** – надається за медичними показаннями у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я. Третинна (високоспеціалізована) медична допомога – медична допомога, що надається в амбулаторних або стаціонарних умовах у плановому порядку або в екстрених випадках і передбачає надання консультації, проведення діагностики, лікування хвороб, травм, отруєнь, патологічних станів, ведення фізіологічних станів (під час вагітності та пологів) із застосуванням високотехнологічного обладнання та/або високоспеціалізованих медичних процедур високої складності (наприклад, операції на серце);

направлення пацієнта відповідно до медичних показань для надання вторинної (спеціалізованої) медичної допомоги або третинної (високоспеціалізованої) медичної допомоги з іншої спеціалізації. Надається особами із вищою освітою, що мають вузьку спеціалізацію (наприклад, кардіолог, нефролог, нейрохірург, кардіохірург, фахівець з діагностики МРТ тощо).

**319. Допомо́га лі́карська спеціалізо́вана (втори́нна лікува́льно-профілакти́чна)** – надається за медичними показаннями у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони здоров'я. Медична допомога надається в амбулаторних або стаціонарних умовах *лікарями відповідної спеціалізації*, наприклад, терапевт, невропатолог, хірург (крім лікарів загальної практики – сімейних лікарів) у плановому порядку або в екстрених випадках і передбачає надання консультації, проведення діагностики, лікування, реабілітації та профілактики хвороб, травм, отруєнь, патологічних і фізіологічних (під час вагітності та пологів) станів; направлення пацієнта відповідно до медичних показань для надання вторинної (спеціалізованої) медичної допомоги з іншої спеціалізації або третинної (високоспеціалізованої) медичної допомоги.

**320. Допомо́га меди́чна е́кстрена** – медична допомога, яка полягає у здійсненні працівниками системи екстреної медичної допомоги відповідно до Закону України «Про екстрену медичну допомогу» невідкладних організаційних, діагностичних та лікувальних заходів, спрямованих на врятування і збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я. Термін «екстрена медична допомога» сьогодні в Україні об'єднує терміни «перша долікарська допомога» і «перша лікарська допомога».

**321. Допомо́га пе́рша доліка́рська** – надається медичними працівниками, які мають середню медичну освіту. Вона надається фельдшерами (помічниками лікарів) у медичних пунктах, іншими фахівцями з базовою

медичною освітою при масових санітарних втратах, у фельдшерсько-акушерських пунктах тощо.

**322. Допомо́га пе́рша лі́карська (первѝнна лікува́льно-профілакти́чна)** – надається особами із вищою медичною освітою, як правило, фахівцями, що не мають вузької спеціалізації (лікарі загальної практики); медична допомога, що надається в амбулаторних умовах або за місцем проживання (перебування) пацієнта *лікарем загальної практики – сімейним лікарем* і передбачає надання консультації, проведення діагностики та лікування найбільш поширених хвороб, травм, отруєнь, патологічних, фізіологічних (під час вагітності) станів, здійснення профілактичних заходів; направлення відповідно до медичних показань пацієнта, який *не потребує екстреної медичної допомоги*, для надання йому вторинної (спеціалізованої) або третинної (високоспеціалізованої) медичної допомоги; надання невідкладної медичної допомоги в разі гострого розладу фізичного чи психічного здоров'я пацієнта, який не потребує екстреної, вторинної (спеціалізованої) або третинної (високоспеціалізованої) медичної допомоги.

**323. Дорза́льний** (*анат.*) (*лат.* спина) – 1) спинний, частина тіла (поверхня, органи) людини або тварини, розміщена на спині, звернена в бік спини. Протилежне – вентральний; 2) *мовозн.* Приголосний звук, при утворенні якого спинка язика торкається піднебіння й альвеол.

**324. Доріжка для пішохо́дів і велосипеди́стів (велопішохі́дна доріжка)** – доріжка з покриттям, конструктивно відокремлена від проїзної частини бордюром чи газоном, призначена для руху як пішоходів так і велосипедистів та позначена відповідним дорожнім знаком згідно з ДСТУ 4100. Велопішохідні доріжки є двох типів: *суміщені* (доріжки з поєднаним рухом пішоходів і велосипедистів, які позначені знаком 4.17 «Доріжка для пішоходів і велосипедистів» згідно з ДСТУ 4100) та *суміжні* (доріжки з відокремленими розміткою або кольором покриття зонами для руху велосипедистів та пішоходів і позначені знаком 4.18 «Суміжні пішохідна та велосипедна доріжки» згідно з ДСТУ 4100).

4.17

4.18

4.19

**325. «Доріжка для вéршників»** – дорожній знак 4.19, котрий дозволяє рух доріжкою лише вершників. Знак відноситься до групи наказових знаків.

**Фото 1.** *Використання дорожнього знаку 4.19*

Знак застосовується для вказівки учасникам дорожнього руху про те, що доріжка, на початку якої він встановлений, призначена для руху тільки вершників (фото 1). Вершники зобов'язані користуватися цією доріжкою, якщо вона проходить вздовж проїзної частини дороги. Якщо такого знака немає, то вершники повинні рухатися узбіччям дороги, не перешкоджаючи при цьому руху пішоходів.

Знак 4.19 дублюється після кожного перехрестя або перехрещення доріжки з проїзною частиною дороги.

**326. Доро́га** (*у широкому значенні*) – це наземний шлях сполучення, призначений для пересування людей, транспорту та вантажів. Д. в населеному пункті – це частина території населеного пункту, розміщеного між лініями забудови і призначена для руху транспортних засобів і пішоходів.

У Правилах дорожнього руху під терміном «дорога» розуміють будь-яку використовувану для руху Д., вулицю, провулок тощо по всій ширині, включаючи тротуари, узбіччя і розділювальні смуги.

Для облаштування Д. на місцевості виділяється смуга землі, яка називається смугою відведення, де розміщуються всі споруди і пристрої дороги, включаючи проїзну частину (частина Д., яка призначена для руху транспортних засобів), полотно трамвайних шляхів, смуги зелених насаджень, тротуари або доріжки для пішоходів, газони тощо.

Розрізняють Д.: головні і другорядні, рівнозначні і нерівнозначні, з дорожнім покриттям і без нього, автомагістралі, гірські та ін. Різновиди Д. обумовлюють відповідний порядок і режим руху на них. В залежності від

ширини Д. на ній організовується рух в один або декілька рядів за числом смуг для руху.

Д. – дороговартісне суспільне надбання, багатство нашої країни, тому їх треба берегти і строго виконувати вимоги та правила експлуатації (див. також ст. Автомобільна дорога, Дорожнє покриття).

**327. «Доро́га для автомобі́лів»** – дорожній знак 5.3, котрий інформує водіїв про те, що на шляху руху є дорога, котра призначена для руху тільки автомобілів, автобусів і мотоциклів. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється на початку дороги. Перед найближчим до початку дороги, позначеної знаком 5.3, місцем для розвороту або перед перехрестям під цим знаком встановлюється табличка 7.1.1 «Відстань до об'єкта». Перед пересіченням з дорогою, позначеною знаком 5.3, під ним додатково встановлюється табличка 7.1.3 або 7.1.4 «Відстань до об'єкта».

5.3

**328. «Доро́га для суміщеного ру́ху легкови́х автомобі́лів та велосипеди́стів»** – дорожній знак 4.23, котрий позначає початок вулиць і доріг місцевого значення (крім пішохідних вулиць), призначених для суміщеного руху велосипедистів і легкових автомобілів. Відноситься до групи наказових знаків.

4.23

Цей дорожній знак застосовується для привернення уваги водіїв механічних транспортних засобів на початку вулиць і доріг місцевого значення щодо руху проїзною частиною дороги таких його учасників як велосипедисти. Вимагає дотримання водіями легкових автомобілів безпечного бокового інтервалу, особливо при виконанні правого повороту на перехресті.

**329. «Доро́га з односторо́ннім ру́хом»** – дорожній знак 5.5, котрий інформує водіїв про те, що на шляху подальшого руху є дорога (проїзна частина), по котрій рух транспортних засобів по всій ширині здійснюється в одному напрямку. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється на початку дороги або проїзної частини з одностороннім рухом і може повторюватися після перехресть зі складним плануванням. Якщо проїзна частина

5.5

з одностороннім рухом відділена від проїзної частини із зустрічним рухом розділювальною смугою, де з кожної з проїзних частин забезпечена видимість іншої частини, то знак 5.5 на початку проїзної частини з одностороннім рухом може не встановлюватися. Дія знака 5.5 розповсюджується до найближчого перехрестя або до місця, позначеного знаком 5.6 «Кінець дороги з одностороннім рухом». Після вказаних місць, як правило, йде дорога з двостороннім рухом, і водієві тут необхідно завчасно перестроїтися ближче до правого боку проїзної частини для того, щоб не виявитися на смузі зустрічного руху.

5.13

**330. «Доро́га з реверси́вним ру́хом»** – дорожній знак 5.13, котрий вказує на початок ділянки дороги, на якій по одній або кількох смугах напрямок руху може змінюватися на протилежний. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

Знак 5.13 застосовується для позначення дороги, де за допомогою реверсивних світлофорів або знаків 5.17.1, 5.17.2 «Напрямок руху по смугах» та 5.19 «Використання смуги руху» із змінним зображенням може здійснюватися регулювання руху транспортних засобів по окремих смугах проїзної частини. Смуга з реверсивним рухом позначається з обох боків дорожньою розміткою 1.9 (рис. 1).

5.17.1 5.17.2 5.19

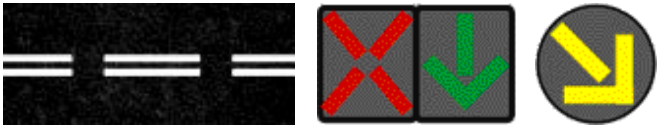

1.9 Реверсивний світлофор з додатковою секцією

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 5.17.1,5.17.2, 5.19, розмітка 1.9 та реверсивний світлофор з додатковою секцією, котрі використовуються разом із знаком 5.13*

*Реверсивною вважається дорога*, рух на якій по окремих смугах проїзної частини може змінюватися на протилежний. Така організація руху застосовується на дорогах, де інтенсивність руху транспортних потоків зустрічних напрямків *в окремі сезони, тижні, дні або окремі години доби* значно змінюється.

Над смугою з реверсивним рухом встановлюються світлофори з червоним Х-подібним сигналом і зеленим у вигляді стрілки, спрямованої вниз. Червоний сигнал забороняє перестроювання на реверсивну смугу і рух по ній, зелений – дозволяє. При включенні червоного сигналу в реверсивному світлофорі водії, що знаходяться на смузі, де рух регулюється ним, *повинні перестроїтися на смугу, що знаходиться правіше*.

При вимкнених сигналах реверсивного світлофора, що розташований над смугою, котра позначена з обох боків дорожньою розміткою 1.9, *в'їзд на цю смугу заборонено*, а при включенні додаткового реверсивного світлофора у вигляді жовтої стрілки, нахиленої вправо, *подальший рух по цій смузі забороняється*. Водії, що знаходяться на реверсивній смузі, повинні негайно перестроїтися з неї на суміжну праву смугу, по якій рух транспортних засобів дозволено. Лінію 1.9, що знаходиться ліворуч від транспортного засобу, в цих випадках *перетинати* ***заборонявється*** (рис. 1).

Знак 5.13 встановлюється на початку дороги і може повторюватися після перехресть зі складним плануванням.

**331. «Доро́га із зу́стрічною велосипе́дною сму́гою»** – дорожній знак 5.94.1, котрий позначає дорогу, на якій по спеціально виділеній і відокремленій розміткою смузі, організовано рух велосипедистів у зустрічному до загального потоку транспортних засобів напрямку. Відноситься до інформаційно-вказівної групи знаків.

5.94.1

Знак встановлюється на початку такої дороги над проїзною частиною або з обох боків дороги і повторюється після перехресть протягом усієї ділянки дороги, що має цю смугу.

Ліва межа смуги для руху велосипедистів позначається розміткою 1.2 жовтого або білого кольору. Водіям інших

транспортних засобів рухатися по цій смузі, а також заїжджати на неї для висадки або посадки пасажирів забороняється. Кінець дороги із смугою для руху велосипедистів позначається знаком 5.94.2 «Кінець дороги із зустрічною велосипедною смугою».

5.8

**332. «Доро́га із сму́гою для маршру́тних тра́нспортних за́собів»** – дорожній знак 5.8, котрий інформує водіїв про те, що на шляху руху є дорога, по котрій рух маршрутних транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, здійснюється спеціально виділеною смугою назустріч загальному потоку транспортних засобів. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється на початку дороги над проїзною частиною або з обох боків дороги. Після перехресть знак може повторюватися.

**333. Доро́ги насе́лених пу́нктів** – ділянки вуличної мережі з рухом переважно транзитного або вантажного автомобільного транспорту, геодезично зафіксовані червоними лініями та переважно є виходами на автомобільні дороги загального користування.

**334. Доро́жнє покриття́** – один або декілька шарів різних за міцністю матеріалів, що накладаються на землю в межах проїзної частини автомобільної дороги для її зміцнення і забезпечення необхідного зчеплення коліс з поверхнею проїзної частини. За станом Д. п. слідкують спеціальні ремонтно-експлуатаційні служби. Стан Д. п. визначається коефіцієнтом зчеплення (φ), котрий характеризує опір ковзанню колеса дорогою і численно рівний відношенню сили опору ковзання ($P$) до маси автомобіля (G), що припадає на одне колесо: $\varphi = P/G$. На сухому асфальтобетонному або цементнобетонному покритті коефіцієнт зчеплення $\varphi = 0{,}6 – 0{,}7$, на вологих покриттях він складає 0,3–0,4, на накатаному сніжному покриві – 0,2, при ожеледиці – 0,1.

**335. Доро́жні зна́ки** – засоби регулювання дорожнього руху. Встановлюються на автомобільних дорогах для спрямування і регулювання руху транспортних засобів, а також для орієнтації учасників руху в умовах

і особливостях дороги. Основна мета Д.з. – підвищення безпеки руху, збільшення пропускної здатності доріг.

Д.з. визначаються діючим в Україні ДСТУ 4100-2014 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування». Кількість знаків в новому стандарті (з урахуванням різновидів) збільшилося до 379 у порівнянні з 210 у старому ДСТУ 2586-94. Знаки розподілені на сім груп: попереджувальні, пріоритету, заборонні, наказові, інформаційно-вказівні, знаки сервісу і таблички до дорожніх знаків. Одним з важливих елементів стандарту є шрифти, що використовуються для надписів на дорожніх знаках. У стандарт входять український та англійський алфавіти, а також додаткові цифри та букви на латинській основі. Характеристики Д.з., зони дії, інформація про правила встановлення знаків тощо відображені в ДСТУ 2586-94. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування. Встановлюючи загальні принципи застосування технічних засобів організації руху, стандарт задає межі норм, що стосуються введення, розміщення або установлення дорожніх знаків, розмітки, світлофорів, спрямовуючих і огороджувальних пристроїв. Це дозволяє спеціалістам з організації дорожнього руху найкращим чином використовувати технічні засоби в залежності від умов руху в кожному конкретному випадку.

Д.з. є щитками з умовними зображеннями, котрі можуть знаходитися як з однієї, так і з двох боків опори. За вимогами стандарту необхідно, щоб Д.з. були виконані із світлоповертального матеріалу або мали внутрішнє чи зовнішнє освітлення.

Дія Д.з. розповсюджується на проїзну частину, в котрій або над котрою він встановлений. Як правило, Д.з. встановлюються справа по ходу руху зображенням назустріч руху. Для покращення видимості вони встановлюються на спеціальних колонках, кронштейнах, стовпах, тросах-розтяжках. У населеному пункті знак розміщується на колонці на відстані 0,5–2 м від найближчого краю проїзної частини і на висоті 2–3,6 м від поверхні дорожнього покриття. Якщо Д.з. прикріплюються до троса-розтяжки, то висота підвішування збільшується до 5,5 м. На дорогах

поза населених пунктів Д.з. встановлюються на висоті 1,5–2 м і на відстані 0,5–2 м від ближнього краю проїзної частини.

В одному поперечному перерізі дороги допускається встановлення не більше трьох Д.з. без врахування дублюючих Д.з. і табличок до дорожніх знаків.

**336. «Доро́жні робо́ти»** – тимчасовий дорожній знак 1.37, котрий інформує учасників руху про те, що на шляху їх руху є ділянка дороги, на котрій в межах проїзної частини, узбіччя або розділювальної смуги проводяться роботи. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється перед місцями проведення будь-яких видів робіт на проїзній частині, узбіччя або розділювальній смузі дороги. В стиснених умовах, а також в населених пунктах другий знак 1.37 може встановлюватися безпосередньо біля початку ділянки проведення робіт, при цьому за початок ділянки необхідно вважати перше по ходу руху направляюче або відображувальне огородження. При проведенні короткочасних робіт, котрі пов'язані з профілактичним оглядом шахтний колодязь підземних інженерних мереж або з прибиранням проїзної частини, може бути встановлений один знак 1.37 на переносній опорі на відстані 10–15 м до місця проведення робіт.

1.37

Якщо перед ділянкою дороги, де проводяться дорожні роботи, крім знаків 1.37 встановлені інші знаки, то знак 1.37 встановлюється першим по ходу руху. На дорогах поза населених пунктів знак повторюється. Перший знак встановлюється на відстані 150–300 м, другий – не менше ніж за 50 м до небезпечної ділянки. При необхідності завчасного попередження водіїв про довжину небезпечної ділянки під знаком 1.37 може встановлюватися табличка 7.2.1 «Зона дії». Для підвищення рівня безпеки руху такі ділянки огороджуються бар'єрами, а в темний час доби освітлюються ліхтарями. Водіям рекомендується рухатися в цих місцях з пониженою швидкістю і особливою обережністю, надаючи переважне право проїзду транспортному засобу, котрий рухається по вільному боці проїзної частини.

**337. Доро́жні робо́ти** (*за визначенням ПДР*) – роботи, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, ремонтом чи утриманням автомобільної дороги (вулиці), штучних споруд, споруд дорожнього водовідводу, інженерного облаштування, встановленням (ремонтом, заміною) технічних засобів організації дорожнього руху.

1.37

Також в Правилах дорожнього руху є тимчасовий попереджувальний дорожній знак 1.37 «Дорожні роботи»

**338. «Доро́жні ста́нції патру́льної полі́ції»** – дорожній знак 6.10, який інформує учасників руху про те, що на шляху їх руху розташована станція патрульної поліції – будівля або інша споруда, що призначена для перебування в ній поліцейських патрульної поліції під час несення ними служби. Учасники дорожнього руху можуть повідомляти працівникам поліції, які несуть службу в цьому місці, про дорожньо-транспортні пригоди, появі на дорогах перешкод для руху транспортних засобів або пішоходів, порушення громадського порядку тощо. На цих пунктах завжди є надійний зв'язок, що дає можливість оперативно приймати відповідні заходи щодо надання необхідної допомоги учасникам дорожнього руху.

6.10

Належить до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля Д.с.п.п.

**339. Доро́жні уми́ови** (*за визначенням ПДР*) – сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги) видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення), а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявність тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан.

**340. Доро́жній рух** (*істор.*) – процес руху транспортних засобів і пішоходів по дорогах.

Термін Д. р. введено в СРСР з 1 січня 1973 р. разом з новими Правилами Д. р. і відповідає термінології, що прийнята міжнародною Конвенцією про дорожній рух в 1949 і 1968 рр. Д.р. є об'єктом керування. З допомогою автоматизованих систем управління дорожнім рухом

досягається координоване управління світлофорною сигналізацією на декількох магістралях з вибором програми координації в залежності від інтенсивності руху транспортних засобів. Висока ефективність використання доріг, тобто максимальна пропускна здатність, досягається за рахунок управління такими факторами, як покращення якості стану доріг, збільшення швидкості руху, підвищення майстерності водіїв, удосконалювання конструкції транспортних засобів, застосовування сучасних технічних засобів регулювання з використанням ЕОМ.

В Україні і в багатьох інших державах світу встановлено правосторонній Д. р. Водії нерейкових транспортних засобів повинні рухатися ближче до правого краю проїзної частини і не займати ліву смугу руху при вільній правій без необхідності.

У ряді країн, наприклад, в Англії, Австралії, Японії, Індії, введено лівосторонній рух транспортних засобів. У залежності від цього вимоги встановлюється весь порядок Д. р., організовується система дорожнього обладнання і конструюються транспортні засоби. Д. р. є предметом ретельного наукового дослідження з метою виявлення загальних закономірностей, характерних для руху різноманітних транспортних потоків. Знання основних закономірностей Д. р. дозволяє досягати надійного оптимального управління ним.

**341. Доро́жня документа́ція** – документи, які утворюються у процесі організації і здійснення органами поліції автотранспортної діяльності та включають у себе посвідчення водіїв, свідоцтва про реєстрацію транспортних засобів, акти закріплення транспортних засобів, дорожні листи, бортові журнали, дозволи на встановлення і використання спеціальних світлових та гучномовних пристроїв, страхові поліси, дозволи на позагаражне (позавідомче) зберігання транспортних засобів, на виїзд транспортних засобів у відрядження, вихідні та святкові дні, списки наявних транспортних засобів та облікові журнали, передбачені визначеним Порядком.

**342. Доро́жня обстано́вка** (*за визначенням ПДР*) – сукупність факторів, що характеризуються дорожніми

умовами, наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність та стан дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів), які повинен ураховувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом.

**343. Доро́жня ста́нція патру́льної полі́ції** (*за визначенням ПДР*) – позначена дорожнім знаком 6.10 «Дорожні станції патрульної поліції» ділянка місцевості поблизу проїзної частини дороги з розташованою на ній будівлею або іншою спорудою, призначеною для перебування в ній поліцейських патрульної поліції під час несення ними служби.

6.10

**344. Доро́жньо-тра́нспортна приго́да** – пригода, що виникла у процесі руху механічних транспортних засобів і спричинила за собою загибель або поранення людей, пошкодження транспортних засобів, дорожніх споруд, вантажів тощо; подія, що сталася під час руху дорожнього транспортного засобу, внаслідок якої загинули або зазнали травм люди чи заподіяна шкода майну. Рівень надзвичайної ситуації при дорожньо-транспортній пригоді визначається відповідно до Порядку класифікації надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, що затверджується Кабінетом Міністрів України.

У всіх країнах світу ведеться облік і аналіз Д.т.п., котрі в офіційній статистиці *діляться за видами*: зіткнення транспортних засобів, їх перекидання, наїзди на пішоходів, наїзди на нерухомі перешкоди, наїзди на гужовий транспорт, наїзди на тварин, наїзди на велосипедистів, падіння пасажирів, інші пригоди.

Основні фактори, від котрих залежить безпека руху, пов’язані з автомобілем, дорогою, людиною і середовищем руху. Автомобільна промисловість постійно удосконалює транспортні засоби, які випускає, покращуються стійкість і керованість автомобіля, підвищується ефективність гальм, збільшується оглядовість, на автомобілях встановлюються безосколкові стекла з підвищеним опором до пробивання.

Застосування ременів безпеки обмежує переміщення пасажира відносно сидіння, зменшується ймовірність

травми внаслідок зіткнення з внутрішніми поверхнями кузова.

В Україні постійно удосконалюються автомобільні дороги, використовуються сучасні засоби регулювання руху із застосуванням обчислювальної техніки, спеціальні ремонтні служби підтримують належний стан дорожнього покриття.

Вирішальне значення по попередженню Д.т.п. мають дисциплінованість водіїв і пішоходів, строге виконання Правил дорожнього руху. Особливо небезпечним є керування транспортним засобом водієм в стані алкогольного сп'яніння, оскільки у водіїв погіршується сприйняття навколишньої обстановки, порушується правильна орієнтація і координація рухів, уповільнюється реакція.

**345. Доро́жньо-тра́нспортна приго́да** (*за визначенням ПДР*) – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки.

**346. Доро́жньо-тра́нспортні спору́ди** – вулиці і дороги населених пунктів, транспортні розв'язки разом з розміщеними на них штучними спорудами.

**347. До́свід меди́чний** – сукупність знань і навичок, набутих особою на основі й у процесі безпосередньої медичної діяльності (практики); форма засвоєння лікарем раціональних здобутків минулої медичної діяльності.

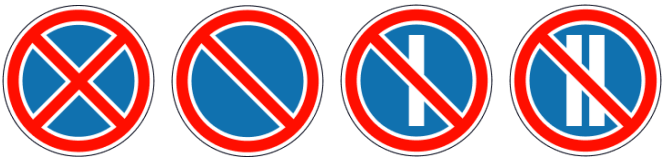
Передовий медичний досвід збагачує лікувальну практику, сприяє розвитку медичних технологій і служить найбільш вірним та надійним критерієм істинності вироблених медициною теоретичних положень, принципів, правил, методів діагностики і лікування, організаційних форм підготовки наступних поколінь медиків.

## Е

**348. «Евакуа́тор»** – табличка 7.24 до дорожніх знаків, котра застосовується із знаками 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку

заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця» (рис. 1) для попередження про можливу евакуацію автомобіля без відома власника. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків.

7.24



3.34 3.35 3.36 3.37

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 3.34–3.37, котрі застосовуються разом з табличкою 7.24*

Табличка 7.24 позначає *евакуатор* – спеціальний транспортний засіб, призначений для завантаження, розвантаження і перевезення автомобілів у випадку їх несправності, аварії, порушення водієм низки норм Правил дорожнього руху. Перевезення здійснюється способом повного чи часткового завантаження або буксирування транспортного засобу. Евакуатор обладнується спеціальною платформою з лебідкою (пристроєм для підйому і переміщення вантажу в виді обертального барабану з канатом або ланцюгом, який намотується на нього, або з маніпулятором) (фото 1).

**Фото 1.** *Види евакуаторів та способи перевезення /буксирування транспортних засобів на спецмайданчик*

**349. Евакуа́ція** – організоване виведення чи вивезення із зони надзвичайної ситуації або зони можливого ураження населення, якщо виникає загроза його життю або здоров'ю, а також матеріальних і культурних цінностей, якщо існує загроза їх пошкодження або знищення;

комплекс заходів з організованого вивезення (виведення) населення з районів, зон можливого впливу наслідків надзвичайних ситуацій і розміщення його в безпечних районах у випадку виникнення безпосередньої загрози життю і спричинення шкоди здоров'ю людей.

**350. Екіпа́ж авто́бусу** – водій (водії), який (які) керує (керують) автобусом та стюард (стюардеса), який (яка) виконує функції з обслуговування пасажирів.

**351. Екологі́чна безпе́ка автомобі́ля** – розуміється властивість транспортного засобу мінімально низький ступінь негативного впливу на навколишнє середовище. Екологічна безпека охоплює всі аспекти експлуатації автомобіля.

*1. Забруднення атмосфери*. Основна маса шкідливих присадок, що розсіюється в атмосфері, є результатом експлуатації автомобілів. У результаті роботи автомобільного двигуна до атмосфери викидаються шкідливі речовини, що негативно впливають на довкілля. Наприклад, двигун середньої потужності викидає в атмосферу за один день експлуатації біля 10 $м^3$ відпрацьованих газів, до складу котрих як шкідливі компоненти входять окис вуглецю (CO), вуглеводні (CH), окисли азоту ($NO_x$), тверді бензольні частинки (сажа), окисли сірки, солі свинцю і багато інших токсичних речовин.

Частка відпрацьованих газів автотранспортних засобів становить понад 5 % усіх шкідливих речовин, що потрапляють до атмосфери. А в містах з великим автомобільним парком наземні транспортні засоби є основним джерелом забруднення повітря. За кожен кілометр пробігу автомобіль викидає в атмосферу близько 100 г токсичних газів.

У нашій країні встановлені наступні норми середньодобових гранично допустимих концентрацій токсичних речовин в атмосфері:

вуглеводні CH – 0,0015 $г/м^3$;

окис вуглецю CO – 0,0010 $г/м^3$;

двоокис азоту $NO_2$ – 0,00004-0,000085$г/м^3$.

*Окис вуглецю (CO)*. Газ, який не має ані запаху, ані кольору, *легший за повітря*, легко поширюється

в атмосфері. Внаслідок тривалого вдихання спричинює кисневе голодування організму водія чи пасажира, позначається на стані їх центральної нервової системи. Вміст в атмосфері CO понад 0,01 % за об'ємом може викликати ознаки отруєння, а 0,02 % протягом кількох годин – отруєння. При концентрації в повітрі CO на рівні 0,20–0,25 % людина може втратити свідомість за 30 хв.

*Вуглекислий газ ($CO_2$)* не має ані кольору, ані запаху, *важчий за повітря*. Вміст його в атмосфері за питомою вагою 20–25 % є небезпечним для життя, оскільки паралізує центри дихання. Небезпечним є вміст $CO_2$ у невеликих закритих об'ємах (наприклад, салоні автомобіля).

*Окисли азоту ($NO_x$)*. У відпрацьованих газах наявні два види окислів азоту: NO – окис азоту, $NO_2$ – двоокис азоту. Окиси азоту набагато токсичніші за CO. З'єднуючись в організмі з водою, вони утворюють азотну й азотисту кислоти, які руйнують його тканини. Окисли азоту справляють подразнювальну дію на слизові оболонки очей, носа, рота.

*Альдегіди* у відпрацьованих газах наявні у вигляді формальдегіду (HCHO) і акролеїну ($CH_2CHCHO$). Обидві речовини є газом з різким неприємним запахом, який діє на слизову оболонку організму водія. Вміст в атмосфері 0,002 % акролеїну є нестерпним. Формальдегід при вмісті 0,18 % спричинює сильне подразнення.

*Вуглеводні (CH)*, будучи токсичними, крім того сприяють утворенню озону і перекису водню, які діють на очі, ніс і завдають шкоди рослинності.

*Сажа (C)* забруднює органи дихання, подразнює їх, викликає легеневі захворювання. Особлива шкідливість сажі – в перенесенні нею канцерогенів (приміром, $C_{20}H_{12}$ – бензопірен) за рахунок ефекту адсорбції органами дихання та крові. Канцерогени, відкладаючись на живій тканині, можуть призвести до злоякісних утворень.

*Свинець (Pb)*, надходячи в атмосферу і потім потрапляючи до організму людини, діє на кров, знижує кількість гемоглобіну та руйнує еритроцити. Ознаки отруєння: головний біль, запаморочення, дратівливість, швидка втомлюваність, поганий сон. Найшкідливіше впливає

свинець на дитячий організм. Він не виходить з організму, а нагромаджується, як і канцерогенні речовини, досягаючи небезпечних концентрацій. Проникати до організму свинець може як через дихальні шляхи, так і крізь шкіру.

Нормування викидів відпрацьованих газів в експлуатації транспортних засобів стосується лише окису вуглецю (CO) у карбюраторних двигунів і димності – у дизельних. Контроль стосовно інших шкідливих відпрацьованих газів в автомобілі не передбачений. Об'ємна частка окису вуглецю у відпрацьованих газах автомобілів не повинні перевищувати значень, вказаних у вищенаведених прикладах.

Відпрацьовані гази, змішуючись з туманом, утворюють *смог*. У дні смогу різко збільшується число алергійних захворювань, про що варто пам'ятати водіям чи пасажирам, які користуються в цей час автотранспортом.

*2. Втрата корисної площі землі*. Земельні ресурси, необхідні для руху (автомобільні дороги) і стоянки автомобілів (паркінги), вилучаються із користування інших галузей народного господарства. Загальна протяжність світової мережі автомобільних доріг з твердим покриттям перевищує 10 млн км, що означає втрату площі більше 30 млн га. Розширення вулиць і площ призводить до збільшення територій міст і подовженню всіх комунікацій. В Лос-Анджелесі, наприклад, площі, відведені для руху і стоянок автомобілів, складають біля 70% всіх територій міста. Крім того, значні площі займають заводи з виробництва і ремонту автомобілів, служби забезпечення функціонування автомобільного транспорту (АЗС, СТО, кемпінги та ін.).

Навіть після своєї «смерті» автомобілі займають багато місця – звалища старих автомобілів, що оточують міста-мільйонники світу, займають значні площі, захоплюють дорогоцінну приміську землю.

*3. Використання природних ресурсів*. На виробництво і експлуатацію автомобілів витрачаються мільйони тон високоякісних матеріалів, що призводить до виснаження їх природних запасів. При геометричному зростанні споживання енергії на душу населення, яке характерне для промислово розвинутих країн, скоро наступить такий

момент, коли існуючі джерела енергії не зможуть задовольнити в повній мірі всі потреби людини. Значна доля споживаної енергії витрачається автомобілями, ККД двигунів котрих складає 0,3–0,4. Отже, 60–70 % енергетичного потенціалу транспортними засобами не використовується з користю.

*4. Шум і вібрація*. Рівень шуму, який тривалий час переноситься людиною без шкідливих наслідків, складає 80–90 дБ. Згідно технічного регламенту про безпеку транспортних засобів допустимий рівень шуму для легкових автомобілів складає 77–79 дБ.

На вулицях великих міст і промислових центрів рівень шуму досягає 120–130 дБ. Коливання ґрунту, що викликані рухом автомобілів, негативно впливають на будівлі і споруди (наприклад, утворення тріщин у стінах).

Для захисту людини від шкідливого впливу шуму транспортних засобів застосовують різні прийоми: продовжується удосконалення конструкцій автомобілів; на вулицях населених пунктів використовуються шумозахисні споруди і зелені насадження вздовж міських магістралей з інтенсивним рухом; здійснюється організація такого режиму дорожнього руху, коли рівень шуму є найменший.

*5. Знищення фауни і флори*. Автомобілі, які працюють поза дорогами, ущільнюють верхній шар ґрунту, руйнує рослинний покрив. Бензин і масла, пролиті на землю, призводять до загибелі рослин. Окисли свинцю, які містяться у відпрацьованих газах транспортних засобів, нищать дерева і кущі. Плоди фруктових дерев, що ростуть поблизу доріг з інтенсивним рухом, не можна вживати в їжу. Отруйні й квіти, що ростуть на розділювальних смугах. Під колесами автомобілів щорічно гинуть тисячі тварин, мільйони птахів, велика кількість комах.

*6. Радіоперешкоди*. При роботі системи запалення автомобільного двигуна створюються радіоперешкоди. Для їх погашення в системах запалювання передбачені спеціальні пристрої. Правила дорожнього руху забороняють експлуатацію транспортного засобу з несправною системою подавлення радіоперешкод.

*Шляхи та заходи, спрямовані на вирішення загазованості:*

1) *удосконалення робочих процесів двигунів, поліпшення їх паливної економічності* (позначається як на кількості шкідливих речовин, що потрапляють до атмосфери, так і на їх якісному складі). Найбільш поширеними є наступні способи:

а) *удосконалення технічних рішень для поліпшення сумішоутворення і згоряння палива в циліндрах двигуна* (впливають на зниження кількості СО – надзвичайно токсичної речовини) – сприяє більш рівномірному розподілу палива по циліндрах, його правильному дозуванню. Для цього застосовують електронні та електромеханічні системи впорскування (інжектори), безконтактні транзисторні системи запалювання, регулювання оптимальної температури охолоджувальної води, використання форкамерно-факельних процесів та пошарового запалювання. Кількість токсичних речовин у відпрацьованих газах значною мірою залежить від технічного стану систем і агрегатів автомобіля, котрі впливають на витрату палива. Вчасне технічне обслуговування цих систем і агрегатів може істотно уповільнити підвищення токсичності відпрацьованих газів автомобілів, які перебувають в експлуатації. В атмосферному повітрі відпрацьовані гази вступають у фотохімічні реакції, і, таким чином, утворюються подразнювальні та загальнотоксичні для організму людини речовини. У великих обсягах ці явища викликають утворення смогу. Дія основних компонентів згорання палива на людину супроводжується різними симптомами;

б) *застосування нейтралізаторів відпрацьованих газів* (каталізатори у вихлопній трубі);

в) *застосування видів палива, що забезпечують низьку токсичність відпрацьованих газів*. Значно менша кількість СО міститься у відпрацьованих газах двигунів, які діють на природному газі та бензоводневих сумішах. Приміром, у відпрацьованих газах дизелів вміст СО більш як у 10 разів нижчий, ніж у відпрацьованих газах карбюраторних двигунів.

Однак деякі заходи, що стосуються зниження витрат палива, призводять до збільшення вмісту у відпрацьованих газах токсичних складових. Наприклад, у газах дизелів підвищений вміст $NO_X$, CH і особливо небезпечних ароматичних вуглеводнів – бензопірену та сажі. Підвищення ступеня стиснення, що поліпшує паливну економічність карбюраторних двигунів, супроводжується збільшенням вмісту $NO_X$. А застосування антидетонаційних присадок до бензину для двигунів з високими ступенями стиснення призводить до викидів в атмосферу сильнодіючих токсичних солей свинцю;

2) *організація режимів руху, коли викид токсичних речовин найменший* (рекомендовані швидкості, зменшення кількості перехресть за рахунок естакад та шляхопроводів, інформування про утворені на дорогах пробки тощо);

3) *проведення архітектурно-планувальних заходів, спрямованих на вивітрювання токсичних викидів з місць скупчення транспортних засобів* (зелені насадження, від криті «коридори» між висотними будинками для вільного проходу повітряних потоків тощо).

**352. Експеди́тор тра́нспортний** – працівник, який забезпечує виконання комплексу операцій транспортно-експедиторського обслуговування під час перевезення вантажів.

**353. Експерти́за** (*лат. expertus* – досвідчений) – метод дослідження експертом якихось справ, питань у тій чи іншій галузі знань, у тому числі в техніці та медицині.

**354. Експлуатаці́йні власти́вості автомобі́ля** – це група властивостей, які визначають можливості ефективного використання транспортного засобу та ступінь його пристосованості до умов експлуатації. Експлуатаційні властивості включають таку групу характеристик, що забезпечують безпечний рух автомобіля: 1) тягово-швидкісні; 2) гальмівні; 3) паливна економічність; 4) маневреність; 5) плавність ходу; 6) стійкість; 7) керованість; 8) прохідність; 9) інформативність; 10) населеність; 11) надійність; 12) безпечність та ін.

**355. Експлуата́ція тра́нспортного соста́ва** (*за визначенням ПДР*) – транспортування тягачем причепа згідно з інструкцією щодо його використання (відповідність причепа тягачу, наявність страхового з'єднання, єдиної системи сигналізації, освітлення тощо).

**356. Екстрасисто́лія** (*мед.*) – виникнення позачергових скорочень серця.

**357. Е́кстрена меди́чна допомо́га** (*згідно з ЗУ «Про екстрену медичну допомогу»*) – медична допомога, яка полягає у здійсненні працівниками системи екстреної медичної допомоги відповідно до цього Закону невідкладних організаційних, діагностичних та лікувальних заходів, спрямованих на врятування і збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я.

**358. Е́кстрена меди́чна допомо́га** (*поділ ЕМД на групи у відповідності з міжнародною класифікацією*) – 1) *BLS (Basic Life Support)*: **базова підтримка життєдіяльності** – надання екстреної медичної допомоги на дошпитальному етапі не медиками (волонтерами, поліцейськими, пожежниками, рятувальниками) або медиками, які випадково опинилися на місці події; 2) *ILS (Immidiate Life Support)* – **невідкладна підтримка життєдіяльності**, котра може здійснюватися у поліклініці, стаціонарі, в приватному кабінеті тощо медичними працівниками до прибуття спеціалізованої рятувальної медичної бригади; 3) *ALS (Advance Life Support)* – **розширена кваліфікована медична**, у тому числі реанімаційна допомога, що надається медиками і парамедиками із залученням відповідної апаратури, медикаментів, інструментарію на дошпитальному і ранньому шпитальному етапах; 4) *ATLS (Advance Trauma Life Support)* – **професійне надання невідкладної медичної допомоги** при різних травмах як на до шпитальному, так і на ранньому госпітальному періодах (головним чином виконується лікарями, рідше медичними сестрами, парамедиками); 5) *ACLS (Advance Cardial Life Support)* – **надання професійної екстреної медичної допомоги**

**при серцево-судинній патології** (проводиться лікарями, медичними сестрами, парамедиками); 6) *PALS (Pediatric Advance Life Support)* – **надання професійної екстреної медичної допомоги дітям** (здійснюється лікарями, медичними сестрами, парамедиками).

**359. Еле́ктрика** – сукупність явищ, обумовлених існуванням, рухом і взаємодією електрично заряджених тіл або часток.

**360. Еле́ктрика атмосфе́рна** – це явище природи, пов'язане із взаємодією електричних зарядів, що утворюються внаслідок електризації грозових хмар під час руху потужних потоків повітря. Може слугувати загрозою для учасників дорожнього руху.

**361. Еле́ктрика промисло́ва** – це електричний струм, який виробляється промисловими установками та індивідуальними джерелами струму для використання на виробництві та в побуті. На транспортному засобі виробляється акумуляторною батареєю і генератором змінного струму.

**362. Еле́ктрика стати́чна** – це заряди електрики, що накопичуються на кузові транспортного засобу, виробничому обладнанні, речах побуту, на тілі чи одязі людини внаслідок контактного або індуктивного впливу.

**363. Електри́чний зна́к** (*мітка типова*) – чітко окреслені плями найчастіше сірого, сірувато-білого, сірувато-синього або блідо-жовтого кольору у вигляді мозолів з розовим вінчиком по краям на поверхні шкіри людини в місці контакту із струмопровідними елементами, яка потрапила під дію струму; пошкодження, котре виникає в місці контакту тіла з провідником електричного струму. Це ділянка шкіри підвищеної щільності з піднятими краями і втягнутою серединою, котра часто просякнута металом провідника електроструму.

*Нетипова електромітка* може мати вигляд як мозоль, опік або навіть рана. Форма, розміри і рельєф електромітки залежать від характеристик поверхні, котра контактує, і провідника струму.

**364. Електри́чний коли́сний тра́нспортний за́сіб** – дво- і більше колісний транспортний засіб, оснащений

виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка має технічні можливості заряджатися від зовнішнього джерела електричної енергії.

**365. Електри́чний стру́м** (*англ. electric current*) – упорядкований напрямлений рух електрично заряджених частинок у просторі. Основними його параметрами є напруга, сила струму та частота.

**366. Електри́чний уда́р** – це збуджуюча дія електричного струму на живі тканини організму, яка проявляється у вигляді судомних скорочень м'язів. Також див. *загальна електротравма*

**367. Електробезпе́ка** – це система організаційних і технічних заходів та засобів, які забезпечують захист людей від шкідливого і небезпечного впливу електричного струму, електричної дуги, електромагнітного поля і статичної електрики.

**368. Електро́бус** – автобус, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю).

**369. Електро́бус з подо́вженим запа́сом хо́ду** – різновид електробуса з двигуном внутрішнього згоряння, який не з'єднаний з трансмісією, тобто не бере участі в пересуванні транспортного засобу та призначений лише для обертання електрогенератора, оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома), системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії.

**370. «Електрозаря́дні ста́нції»** – дорожні знаки 6.7.3, котрі інформують учасників руху про те, що на шляху їх переміщення є електрозарядна станція для заряджання акумуляторів електромобілів (АЗС). Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля АЗС, на відстані від неї, котра вказана в нижній частині знаку, або у місцях повороту до АЗС.

6.7.3

**371. Електромагні́тне по́ле** – особлива форма матерії, за допомогою якої здійснюється взаємодія між електрично зарядженими частинками. Виникає навколо провідника зі струмом.

**372. Електрометаліза́ція шкі́ри** – це просочування поверхні шкіри частинками металу під час його випаровування чи розбризкування під впливом електричного струму. Уражена ділянка жорстка на дотик і має забарвлення, характерне для кольору металу, що потрапив до шкіри.

**373. Електромобі́ль вантáжний** – автомобіль вантажний, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю).

**374. Електромобі́ль (електри́чний коліс́ний тра́нспортний за́сіб)** – автомобіль, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю).

**375. Електромобі́ль легкови́й** – автомобіль легковий, оснащений виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) та системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю).

**376. Електро́нний квито́к** – проїзний документ встановленої форми, який після реєстрації в автоматизованій системі обліку оплати проїзду дає право пасажиру на одержання транспортних послуг.

**377. Електроофтальмі́я** (*мед.*) – запалення зовнішньої оболонки ока – рогівки і кон'юнктиви – внаслідок впливу потужного потоку ультрафіолетового випромінювання від електричної дуги.

**378. Електротра́вма** (*мед.*) – пошкодження організму, що виникають внаслідок дії електричного струму, електричної дуги чи розряду атмосферної електроенергії (блискавки); травма, котра виникає при контакті (дотику) незахищеною ділянкою тіла до неізольованих електропроводів, що включені в електромережу (при ураженні блискавки), внаслідок чого в організмі людини відбуваються

важкі місцеві і загальні зміни, котрі часто і швидко закінчуються смертю.

**379. Елеме́нти ву́лиці чи доро́ги** – одна чи декілька проїзних частин, технологічні та перехідно-швидкісні смуги, тротуари, узбіччя (у разі відкритої системи водовідведення), пішохідні та велосипедні доріжки, трамвайні колії, смуги зелених насаджень, центральні розділювальні смуги між проїзними частинами зустрічних напрямків руху, розділювальні смуги між основною проїзною частиною і місцевими (бічними) проїздами, між проїзними частинами і тротуарами, укоси насипів і виїмок, підпірні стінки, шумозахисні споруди, технічні та резервні смуги, зупинки маршрутного транспорту, розміщені в межах червоних ліній тимчасові автостоянки, штучні споруди, підземно-наземні інженерні комунікації, технічні засоби організації дорожнього руху тощо.

**380. Ентера́льний шля́х ввє́дення лі́ків** (*мед.*) – під'язичний, через рот, пряму кишку.

**381. Епікри́з** (*мед.*) (*грец. epikrisis* – висновок) – критичний аналіз чи обговорення хвороби після закінчення лікування.

**382. Епіле́псія (свяще́нна хворо́ба, паду́ча хворо́ба)** (*мед.*) (*давн. грец. ἐπιλαμβάνω* – нападати, захоплювати, володіти, вражати), застаріла назва «падуча хвороба» – 1) група довготривалих неврологічних розладів, що характеризуються виникненням судомних нападів; 2) хронічне захворювання, котре виникає в дитячому та юнацькому віці і проявляється судомними й безсудомними нападами, а також типовими змінами особистості, психозами, у важких випадках – розвитком специфічного недоумства. За визначенням ВООЗ, епілепсії – «порушення мозкової діяльності, що характеризується стійкою схильністю до виникнення епілептичних нападів, а також нейробіологічними, когнітивними, психологічними та соціальними наслідками цього стану. Визначення (діагноз) епілепсії вимагає появи щонайменше одного епілептичного нападу».

Епілепсія як хронічна психічна хвороба людини характеризується приступами розладів свідомості, що найчастіше

супроводяться загальними судомами (корчами). Хвороба зумовлена ураженням головного мозку, що проявляється повторними судомними або іншими припадками та супроводжується різноманітними змінами особистості. Такі напади можуть мати різний характер: від швидкоплинних і майже непомітних проявів до появи тривалих судом. Для епілепсії є типовим раптове виникнення нападів із рецидивами впродовж життя, тоді як напади, викликані певною відомою причиною вважаються *епілептичними реакціями*, котрі варто відрізняти від епілепсії як хвороби. За осередковими проявами розрізняють епілептичні напади локалізаційно-обумовлені – *фокальні (парціальні) напади*, що виникають при появі епілептичного осередку в окремій ділянці однієї з півкуль, і *генералізовані напади* без осередкових проявів. Інша назва епілепсії – падуча хвороба.

Внаслідок скорочення всієї дихальної мускулатури подих припиняється, з'являється синюшність, особливо *обличчя, яке стає синювато-чорним* (звідси народна назва цієї хвороби «чорна неміч», «чорна хвороба»); очі заведені догори або щільно закриті, зіниці не реагують на світло, обличчя пересмикується, великий палець приведений до долоні.

**383. Епілепти́чний ста́тус** (*мед.*) – невідкладний стан, при котрому у хворого спостерігається епілептичний напад впродовж більше ніж 5 хвилин або протягом цього часу сталося два або більше епілептичних нападів без повернення хворого до тями між ними.

**384. Епіте́лій** (*анат.*) (*лат. epithelium*, від *грец. epi-* + *thele* – молочна залоза) – 1) тканина тварин і людини, що складається з живих, щільно розміщених, видовжених клітин. Виконує функції захисту, виділення й всисання; 2) у рослин – загальна назва видільних клітин.

**385. Ергоно́міка** (*грец. ergon* – робота і *nomos* – закон) – наукова дисципліна, що комплексно вивчає людину в конкретних умовах її діяльності в сучасному виробництві. Наприклад, ергономіка робочого місця водія.

**386. Еритема** (*мед.*) (*лат. erythema* – почервоніння) – пляма запального походження червоного кольору на слизовій оболонці чи шкірі розміром більше 1,5 см.

**387. Еритроци́ти** (*анат.*) – клітини крові, котрі містять гемоглобін.

**388. Ерó зія шкіри** (*мед.*) (*лат. erosio* – роз'їдання) – порушення цілості епітелію.

**389. Естака́да** (*за визначенням ПДР*) – інженерна споруда для руху транспортних засобів та (або) пішоходів, підняття однієї дороги над іншою у місці їх перетину, а також для створення дороги на певній висоті, яка не має з'їздів на іншу дорогу.

**390. Е́тнос** – історично сформоване стійке угруповання людей – плем'я, народність, нація. Наприклад, водії зі слов'янським менталітетом, особливості керування транспортними засобами представниками різного етносу.

## Є

**391. Єди́на держа́вна систе́ма запобіга́ння надзвича́йних ситуа́цій і реагува́ння на ни́х (ЄДСЗР)** – центральні та місцеві органи виконавчої влади, виконавчі органи рад, державні підприємства, установи та організації з відповідними силами і засобами, які здійснюють нагляд за забезпеченням техногенної та природної безпеки, організують проведення роботи із запобігання надзвичайним ситуаціям техногенного та природного походження і реагування у разі їх виникнення з метою захисту населення і довкілля, зменшення матеріальних втрат.

**392. Є́мність батаре́ї** (*ел.*) – акумулятор, який живить електромобіль, містить енергію, яка в Міжнародній системі одиниць SI вимірюється в ампер-годинах ($А^{х}$год) або на практиці – в позасистемній одинці у ват-годинах ($кВт^{х}$год). Для довідки: один галон бензину містить 33,7 $кВт^{х}$год енергії; 1 $Вт^{х}$год = 3600 Дж.

Ємність батареї в $кВт^{х}$год – це час у годинах, протягом котрого батарея може видавати потужність у кіловатах. Наприклад, менші електромобілі з запасом ходу приблизно 200 миль (322 км) часто мають батареї ємністю близько 60 $кВт^{х}$год. Це означає, що вони можуть забезпечити

30 кВт (або близько 40 кінських сил) протягом двох годин поспіль. Це хоча й небагато, але для електромобілів, які рухаються зі стабільною швидкістю, зазвичай, потрібна лише частка цієї потужності, а частина енергії, яка використовується для прискорення транспортного засобу та подолання аеродинамічного опору та опору дорожнього навантаження, можна відновити за допомогою рекуперативного гальмування.

Існує два варіанти ємності акумуляторної батареї, з якою водій може зіткнутися: 1) вказується «корисна» ємність (кількість електрики, яку фактично може використовувати автомобіль для роботи електроспоживачів); 2) деякі автовиробники вказують загальну або «валову» ємність, яка включає «буфери», які запобігають повній розрядці батареї до нуля.

## Ж

**393. «Житлова́ зо́на»** – дорожній знак 5.34, котрий інформує про в'їзд на дворові території, а також частини населених пунктів, де діють особливі умови дорожнього руху, передбачені Правилами дорожнього руху. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється з правого боку на всіх дорогах, що ведуть у житлову зону.

5.34

Не позначаються знаками 5.34 території *подвір'їв житлових будинків*, що відносяться до житлової зони, але виконання вимог розділу 26 Правил дорожнього руху під час руху цими територіями обов'язкове.

Швидкість руху в житловій зоні не повинна перевищувати 20 км/год. Стоянка дозволена тільки в спеціально відведених місцях. Якщо біля будинку немає місць для стоянки транспортних засобів, то ставити транспортний засіб необхідно так, щоб він не заважав руху оперативних транспортних засобів або автомобілів спеціальних служб. Інші вимоги щодо умов руху в житловій зоні викладені в коментарях до розділу 26 Правил дорожнього руху.

**394. Життєдія́льність** – 1) властивість людини не просто діяти в оточуючому її життєвому середовищі, а процес збалансованого існування та самореалізації індивіда, групи людей, суспільства і людства в цілому в єдності їх життєвих потреб і можливостей; 2) складний біологічний процес, що відбувається в організмі людини і дозволяє їй зберігати здоров'я та працездатність.

## З

**395. Забезпе́чений тра́нспортний за́сіб** (*страхування*) – наземний транспортний засіб, зазначений у чинному договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, або, залежно від умов договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, будь-який наземний транспортний засіб, який експлуатується особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, на законних підставах.

**396. Заб'і́й м'яки́х тканѝн** (*мед.*) (*contusion*) – закрите механічне ушкодження м'яких тканин без видимих порушень їх анатомічної безперервності (цілісності шкірних покривів); частіше за все виникає при падінні або ударі; наслідком забою є руйнування частин тканин з пошкодження їх лімфатичних і кровоносних судин малого калібру, котрі розміщені в їх глибині, утворення різної величини підшкірних або внутрішньом'язових крововиливів в тканини (синець, гематома).

**397. Забороо́нні зна́ки** – засоби регулювання дорожнього руху, котрі вводять визначені обмеження в рух або відміняють ці обмеження.

Типова форма З. з. – круг з білим фоном (рис. 1), за винятком знаків 3.21 «В'їзд заборонено» – з червоним і 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця», 3.38 «Зона обмеженої стоянки» та 3.39 «Кінець зони обмеженої стоянки» – з синім фоном. Прямокутну форму

**Рис. 1.** Типова форма групи заборонних знаків

мають заборонні знаки 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості», 3.32 «Кінець зони обмеження максимальної швидкості», 3.38 «Зона обмеженої стоянки» і 3.39 «Кінець зони обмеженої стоянки».

Символ або напис на знаках наносяться чорним кольором, кайма – червоного, за винятком знаків 3.26 «Кінець заборони обгону», 3.28 «Кінець заборони обгону вантажним автомобілям», 3.30 «Кінець обмеження максимальної швидкості», 3.32 «Кінець зони обмеження максимальної швидкості» і 3.42 «Кінець усіх заборон і обмежень» – чорного кольору.

З.з. встановлюються безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих необхідно ввести потрібні обмеження або їх відміну. За необхідності З. з. встановлюються на іншій відстані від місць, де введені відповідні обмеження. У таких випадках під знаками застосовується табличка 7.1.1 «Відстань до об'єкта». Знаки 3.26 «Кінець заборони обгону», 3.28 «Кінець заборони обгону вантажним автомобілям», 3.30 «Кінець обмеження максимальної швидкості», 3.32 «Кінець зони обмеження максимальної швидкості», 3.39 «Кінець зони обмеження стоянки» і 3.42 «Кінець усіх заборон і обмежень» не вводять якихось обмежень в русі. З їх допомогою відміняють раніше введені обмеження знаками 3.25 «Обгін заборонено», 3.27 «Обгін вантажними автомобілями заборонено», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості», 3.38 «Зона обмеженої стоянки», а також 3.33 «Подачу звукового сигналу заборонено» 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця».

Знак 3.44 «Рух зазначених транспортних засобів заборонено» може вводити обмеження для двох визначених учасників дорожнього руху, які вказані на знаку, а знак 3.45 «Рух зазначених транспортних засобів заборонено» – для трьох.

**398. Зага́льна електротра́вма (електри́чний уда́р)** (*мед.*) – враження центральної нервової системи або загроза ураження всього організму через порушення

нормальної діяльності життєво важливих органів і систем під впливом електричного струму або електричної дуги.

5.55

**399. «Зага́льні обме́ження шви́дкості та стро́к застосува́ння де́нних ходови́х вогні́в (бли́жнього сві́тла фар)»** – дорожній знак 5.55, котрий інформує про загальні обмеження швидкості на території України та строки обов'язкового ввімкнення на механічних транспортних засобах денних ходових вогнів (ближнього світла фар) поза населеними пунктами. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

Знак вказує, що загальні обмеженнями швидкості на території України становлять: 1) у житлових та пішохідних зонах – 20 км/год; 2) у населених пунктах – 50 км/год; 3) поза населеними пунктами – 90 км/год; 4) на дорогах для автомобілів та дорогах поза населеними пунктами, що мають розділювальну смугу – 110 км/год; на автомагістралях – 130 км/год. Знак 5.55 встановлюється при в'їзді на територію України після проїзду митного поста держави (митниці, прикордонного пункту пропуску, морського порту, міжнародного аеропорту тощо) і нагадує водіям, особливо з числа жителів інших країн, про існуючі швидкісні обмеження на території української держави.

**400. Зага́льні обо́в'язки водія́** – норми належної поведінки водіїв, передбачені Правилами дорожнього руху. Їх невиконання тягне за собою дисциплінарну, цивільну, адміністративну чи кримінальну відповідальність.

Водій механічного транспортного засобу зобов'язаний мати при собі: посвідчення водія на право керування транспортним засобом визначеної категорії; реєстраційні документи на транспортний засіб; маршрутний лист, документи на вантаж, який перевозиться (крім транспортних засобів, що належать індивідуальним власникам); поліс (сертифікат) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Водії, які відповідно до законодавства звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на території України, повинні мати при собі відповідні підтвердні документи (посвідчення).

Водій механічного транспортного засобу, який прибув в Україну з іншої країни, а також водій-громадянин України, який виїжджає за кордон, зобов'язаний мати при собі належно оформлені реєстраційні документи на транспортний засіб, національне або міжнародне посвідчення, на транспортному засобі розпізнавальний знак держави, в котрій він зареєстрований.

Номерний знак транспортного засобу, котрий убуває за кордон своїм ходом, змінюється тільки тоді, коли літер його серії немає в латинському алфавіті. У такому випадку ТСЦ МВС України за місцем реєстрації транспортного засобу видає на час поїздки інший номерний знак серії, котра закріплена за областю для перевізних засобів, котрі беруть участь у міжнародному русі.

Водій зобов'язаний: перед виїздом перевіряти технічний стан транспортного засобу, звертаючи особливу увагу на справність гальмівної системи і рульового керування, шин і зовнішніх світлових приладів, укомплектованість автомобіля медичною аптечкою, знаком аварійної зупинки, вогнегасником тощо; слідкувати в дорозі за технічним станом транспортного засобу; перед початком руху на транспортному засобі, обладнаному ременями безпеки, проінструктувати пасажирів щодо користування ними, пристебнутися самому і не починати рух, поки не пристебнуться пасажири (*дозволяється не пристібатися в населених пунктах* водіям і пасажирам з інвалідністю, фізіологічні особливості яких унеможливлюють користування ременями безпеки, водіям і пасажирам оперативних та спеціальних транспортних засобів); при керуванні мотоциклом бути в застебнутому мотошоломі і не перевозити пасажирів без застебнутого мотошолома; у випадку необхідності надавати домедичну допомогу і доставляти в лікувальні заклади потерпілих при дорожньо-транспортних пригодах (це обов'язок всіх водіїв, причетних до дорожньо-транспортної пригоди і непричетних до неї, але знаходяться поблизу від місця її вчинення або під'їжджають до цього місця), а також надавати іншим водіям можливу допомогу у випадках виникнення небезпеки для руху; зупинятися і надавати свій транспортний засіб

(*за винятком* спеціальних, оперативних і дипломатичних автомобілів та інших представництв іноземних держав, міжнародних організацій, а також транспортного засобу, який перевозить небезпечний вантаж): 1) медичним працівникам та поліцейським для надання екстреної медичної допомоги особам, які її потребують, а також незалежно від напрямку руху – лікарям і середньому медичному персоналу для проїзду до потерпілого / хворого у випадках, якщо є загроза його життю, або для транспортування такого потерпілого / хворого в найближчий лікувальний заклад (медичні працівники, які використовували транспортний засіб в зазначених випадках, обов'язково раніше видавали водієві талон встановленого зразка. Зараз таку довідку надає тільки поліцейський, який має право зупиняти в цих випадках транспорт громадян чи організацій); 2) працівникам поліції для виконання невідкладних і непередбачених службових обов'язків, пов'язаних із переслідуванням правопорушників; 3) працівникам поліції для доставки в підрозділ поліції затриманих осіб; 4) для транспортування пошкоджених транспортних засобів – для цього на вимогу працівників патрульної поліції необхідно зупинитися, пам'ятаючи, що для транспортування пошкоджених при дорожньо-транспортних пригодах або несправних транспортних засобів надаються тільки вантажні автомобілі. Серед інших випадків (враховуючи їх невідкладність) можуть бути, наприклад, оперативне перевезення працівників державної лісної охорони (у форменому одязі) і направлених з ними працівників із засобами пожежогасіння для проїзду в попутному напрямку до місця лісних пожеж або для повернення з цих місць.

Працівниками поліції видається водієві відповідна довідка або робиться запис в маршрутному листі із зазначенням пройденої відстані в кілометрах, тривалості поїздки, свого прізвища, посади особи, яка використовувала транспортний засіб, номера посвідчення, назви організації (підрозділу поліції), в котрій ця особа працює;

пред'явити працівникам поліції для перевірки посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб (свідоцтво про реєстрацію, технічний паспорт або

талон технічного паспорту), маршрутний лист і документи на вантаж, який перевозиться;

зупинятися і пред'являти маршрутний лист і товарно-транспортні документи працівникам контрольно-ревізійної служби автомобільних доріг.

У свою чергу, працівники патрульної поліції зобов'язані пред'являти водієві своє службове посвідчення.

Водій транспортного засобу, який має спеціальне пофарбування і обладнаний спеціальним звуковим сигналом, на ньому встановлені проблискові маячки синього і (або) червоного кольору, при виконанні невідкладного службового завдання може відступати від вимог дорожніх знаків, розмітки проїзної частини, сигналів світлофора, порядку руху, зупинки і стоянки, проїзду перехресть, пішохідних переходів, зупинок маршрутних транспортних засобів, залізничних переїздів, а також від порядку руху на крутих спусках (підйомах) при умови забезпечення безпеки руху. Цим же правом користуються водії транспортних засобів, які супроводжуються патрульними автомобілями або мотоциклами з включеними спеціальними звуковими і (або) світловими сигналами. Інші водії зобов'язані дати дорогу і у випадку необхідності зупинитися для забезпечення безперешкодного проїзду транспортних засобів, які подають спеціальні звукові і (або) проблискові світлові сигнали, або супроводжуються патрульними автомобілями чи мотоциклами.

При наближенні автомобілів, які супроводжуються транспортними засобами з включеними проблисковими сигналами, з котрих хоча б один червоного кольору, водії інших транспортних засобів зобов'язані зупинитися біля тротуару або на узбіччі, а при їх відсутності – біля краю проїзної частини. Відновлювати рух дозволяється тільки після проїзду автомобіля, що замикає колону, з включеними проблисковими сигналами, з котрих хоча б один зеленого кольору.

Водії дорожніх машин і механізмів дорожньо-експлуатаційної служби, що обладнані проблисковим маячком оранжевого кольору, у процесі виконання робіт можуть за умови забезпечення безпеки руху відступати від вимог дорожньої розмітки, дорожніх знаків (крім знаків

пріоритету та знаків 3.21 «В'їзд заборонено», 3.22 «Порот праворуч заборонено», 3.23 «Порот ліворуч заборонено»), правил розміщення на проїзній частині (пунктів 11.2, 11.5–11.10, 11.12, 11.13), а також вимог руху по автомагістралям (підпунктів «б», «в», «г» пункту 26.2 Правил) за умови забезпечення безпеки дорожнього руху. Водії інших транспортних засобів не повинні перешкоджати їхній роботі.

Проблисковий сигнал оранжевого кольору служить засобом попередження про небезпеки і не дає переваги перед іншими транспортними засобами. Увімкнення проблискового маячка оранжевого кольору на транспортних засобах з розпізнавальним знаком «Діти», на механічних транспортних засобах дорожньо-експлуатаційної служби під час виконання роботи на дорозі, на великогабаритних та великовагових транспортних засобах, на сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, не дає їм переваги в русі, а служить для привернення уваги та попередження про небезпеку.

О.в. інших транспортних засобів – не створювати перешкод дорожнім машинам і механізмам з включеним проблисковим сигналом оранжевого кольору. Невиконання цих О.в. відноситься до числа порушень Правил дорожнього руху.

Водієві забороняється: керувати транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи токсичних речовин незалежно від вжитої дози алкоголю або наркотику; керувати транспортним засобом у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, котрі знижують швидкість реакції і увагу, що може вплинути на безпеку руху; передавати керування транспортним засобом особам, які не мають при собі посвідчення на право керування транспортним засобом визначеної категорії або не вказані в маршрутному листі; передавати керування транспортним засобом особам, які знаходяться в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння.

Водій, який причетний до дорожньо-транспортної пригоди, зобов'язаний: негайно зупинити транспортний

засіб і залишатися на місці пригоди; включити аварійну світлову сигналізацію (одночасне мигання всіх світлових покажчиків поворотів), а при її несправності або відсутності – виставити на відстані 20(40) м позаду транспортного засобу знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар і не переміщувати з місця зіткнення транспортний засіб, а також інші предмети, що мають відношення до дорожньо-транспортної пригоди;

у випадку необхідності надати домедичну допомогу потерпілим, використовуючи автомобільну медичну аптечку, викликати бригаду фахівців екстреної медичної допомоги, зупинити автомобіль, що належить водієві-лікарю, який позначений розпізнавальним знаком, описаним в ст. *Розпізнавальні і попереджувальні знаки*, скористатися допомогою лікаря, а якщо це неможливо, то відправити потерпілих на попутному або відвезти на своєму транспортному засобі в найближчий лікувальний заклад, повідомити там своє прізвище, номерний знак транспортного засобу, пред'явивши посвідчення водія або інший документ, що посвідчує особу, реєстраційний документ на транспортний засіб, а також повідомити в поліцію (якщо водій не встиг це зробити раніше) про дорожньо-транспортну пригоду, після чого повернутися на місце пригоди;

на місці ДТП записати прізвища і адреси свідків пригоди та очікувати прибуття працівників патрульної поліції або слідчих органів;

якщо неможливий рух інших транспортних засобів, то необхідно звільнити проїзну частину дороги, попередньо зафіксувавши положення транспортного засобу, всіх предметів і слідів, які мають відношення до дорожньо-транспортної пригоди.

**401. Зага́льні обо́в'язки пасажи́ра** – норми поведінки, котрі встановлюються Правилами дорожнього руху для особи, яка користується транспортним засобом і не керує ним.

Під час руху пасажири не повинні: відволікати увагу водія від керування транспортним засобом і створювати

йому перешкоди; перешкоджати закриттю дверей або відкривати їх до повної зупинки транспортного засобу. Очікувати пасажирський транспортний засіб (автобус, тролейбус, трамвай, таксі) дозволяється тільки на посадкових майданчика, а там, де їх немає, – на тротуарі або узбіччі.

Посадка і висадка пасажирів дозволяється тільки після повної зупинки транспортного засобу і тільки з боку тротуару, узбіччя або краю проїзної частини (в кузов вантажного автомобіля – й з боку заднього борта).

**402. Зага́льні обо́в'язки пішохо́да** – норми поведінки, що встановлені Правилами дорожнього руху для особи, яка знаходиться поза межами транспортного засобу на дорозі і не виконує на ній роботу.

Пішоходи повинні ходити тільки по тротуарам або пішохідним доріжкам, а де їх немає, – узбіччям або велосипедною доріжкою, не утруднюючи рух велосипедистів. Якщо тротуар, пішохідна доріжка, узбіччя, велосипедна доріжка відсутні або рух по ним неможливо, то пішоходам дозволено рух в один ряд по краю проїзної частини, причому поза населеними пунктами – назустріч руху транспортних засобів. Особи, які переміщуються в кріслах колісних, ведуть мотоцикл або велосипед, в таких випадках повинні рухатися по ходу руху транспортних засобів. По правому боці дороги повинні рухатися також організовані колони людей (крім дітей) не більше ніж в чотири ряди, не створюючи перешкод руху транспортних засобів. При цьому попереду і позаду колони з лівого боку повинні бути супровідники з червоними прапорцями, а в темний час доби і в інших умовах недостатньої видимості – із засвіченими ліхтарями: спереду – білого кольору, ззаду – червоного. Групи дітей дозволяється водити тільки по тротуарам і пішохідним доріжкам, а там, де їх немає, тільки – в світлий час доби і по узбіччі.

Переходити проїзну частину пішоходи повинні тільки по підземним переходам, пішохідним мостикам і в місцях, позначених дорожніми знаками 5.38.1, 5.38.2 «Пішохідний перехід» або дорожньою розміткою типу 1.14.1–1.14.3 «зебра».

На регульованих ділянках дороги пішоходи повинні керуватися сигналами світлофора або регулювальника. На нерегульованих ділянках доріг пішоходи можуть переходити проїзну частину на перехрестях по лінії тротуарів або узбіч, а між перехрестями – під прямим кутом у місцях, де вона добре проглядається в обох напрямках при кількості смуг для руху транспортних засобів не більше трьох. При цьому необхідно переконатися в безпеці переходу, оцінивши відстань до транспортного засобу, який наближається, і його швидкість. У всіх випадках переходу проїзної частини пішоходи повинні не затримуватися і не зупинятися без необхідності на проїзній частині дороги. Якщо пішоходи не встигли закінчити перехід дороги, то вони зобов'язані пропустити транспортні засоби і очікувати подальшого руху на острівці безпеки, а при його відсутності – на лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків і не завжди проходить через середину проїзної частини.

При наближенні транспортного засобу, що подає спеціальні звукові і (або) проблискові світлові сигнали червоного і (або) синього кольору, пішоходи повинні негайно залишити проїзну частину, а ті, хто знаходиться на тротуарах – утриматися від переходу дороги.

**403. Заги́блі** – особи, які померли на місці дорожньо-транспортних пригод чи протягом 30 діб від дати отримання тілесних ушкоджень внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

**404. Загоро́джувальна бар'є́рна устано́вка** (*залізничн.*) – пристрій для запобігання в'їзду транспортних засобів на переїзд при закритих автоматичних (напівавтоматичних) шлагбаумах і включених червоних мигаючих вогнях на переїзних світлофорах. Підйом кришок загороджувальної бар'єрної установки здійснюється автоматично після опускання шлагбаумів, з витримкою часу для проходження транспортних засобів та з перевіркою відсутності над нею транспортних засобів. Опускання кришок здійснюється після проходження поїзда за переїзд. Піднімання брусів шлагбаумів здійснюється з контролем опущеного

положення кришок відповідних загороджувальних установок у напрямку руху транспортних засобів.

**405. Заду́шка** (*мед.*) (або диспное) – відчуття утрудненого дихання, стан недостатньої кількості повітря, що супроводжується порушенням дихання за частотою, ритмом й глибиною, в основі якого лежить розвиток гіпоксії тканин.

Розрізняють фізіологічну й патологічну задишку.

*Фізіологічна задишка* – це компенсаторна реакція організму з боку дихальної системи у відповідь на значне фізичне або емоційне навантаження; проявляється у вигляді частого і глибокого дихання; короткочасний стан, що самостійно проходить у спокої протягом 3-5 хвилин і не доставляє неприємних відчуттів.

*Патологічна задишка* – більш стійке порушення частоти, ритму й глибини дихання, що супроводжується неприємними відчуттями (стиснення в грудях, почуття недостачі повітря); стан обумовлений ураженням різних органів і систем, у першу чергу дихальної й серцево-судинної.

**406. Заду́ха** (*мед.*) – це сильна задишка, котра граничить з асфіксією.

**407. Заїзна́ кише́ня** – елемент облаштування зупинки маршрутного транспорту, розташований за межами проїзної частини, який складається з клинів відгону (входу, виходу) та зупинкового майданчика шириною, не менше ніж 2,5 м.

**408. «Заки́нчення туне́лю»** – дорожній знак 5.75, котрий вказує на місце, з якого припиняють дію спеціальні правила, що встановлені для ділянки дороги, яка проходить через тунель. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.75

Встановлюється біля кінця тунелю. Після проїзду тунелю Правила дорожнього руху дозволяють на механічних транспортних засобах виключити ближнє (дальнє) світло фар, на мопедах (велосипедах) і гужових возах (санях) – виключити фари або ліхтарі, а на причепах та транспортних засобах, що буксируються, – габаритні ліхтарі.

Також після проїзду тунелів на дорозі за відсутності встановлених дорожніми знаками чи розміткою можна виконувати такі маневри, як розворот та рух заднім ходом.

**409. За́клад охоро́ни здоро́в'я** – юридична особа будь-якої форми власності та організаційно-правової форми або її відокремлений підрозділ, що забезпечує медичне обслуговування населення на основі відповідної ліцензії та професійної діяльності медичних (фармацевтичних) працівників.

**410. Зако́н** – нормативно-правовий акт, що приймається з ключових питань суспільного, державного життя і має вищу юридичну силу. Наприклад, Закон України «Про дорожній рух».

**411. За́креп** (*мед.*) – хронічна затримка спорожнювання кишківнику більш ніж на 48 год або навіть щоденне, що супроводжується утрудненням акту дефекації, відчуттям неповного спорожнювання з виділенням малої кількості (до 100 г) випорожнень підвищеної твердості.

Частота випорожнення кишківника у здорових людей може бути від трьох раз в день до чотирьох раз в тиждень. Вказувати на запор може і випорожнення при нормальній частоті, але щільним, «сухим» калом, що викликає утруднення акта дефекації.

**412. Закри́та площа́дка** (*для практичного навчання водінню транспортного засобу*) – відокремлена територія, на якій відсутній рух транспортних засобів і пішоходів.

**413. Зали́шення мі́сця доро́жньо-тра́нспортної приго́ди** (*за визначенням ПДР*) – дії учасника дорожньо-транспортної пригоди, спрямовані на приховання факту такої пригоди або обставин її скоєння, які спричинили необхідність проведення поліцейськими заходів щодо встановлення (розшуку) цього учасника та (або) розшуку транспортного засобу.

**414. «Залізни́чний вокза́л чи пу́нкт зупи́нки поїзді́в»** – дорожній знак 5.72, котрий вказує на місце розміщення залізничного вокзалу чи пункту зупинки поїздів. Відноситься до інформаційно-вказівної групи знаків.

5.72

Встановлюється безпосередньо біля об'єкту (залізничного вокзалу чи пункту зупинки поїздів), а у разі, коли вони розташовані осторонь дороги, – біля повороту до них.

*Залізничний вокзал* – це будівля або комплекс будівель, споруд та пристроїв на залізничних станціях, призначений для обслуговування пасажирів, управління рухом поїздів і розміщення службового персоналу.

*Пункт зупинки поїздів* (зупинковий пункт або перестанок, зупиночний пункт, також зупинний пункт – ділянка залізничної колії, призначена для зупинки поїздів з метою висадки і/або посадки пасажирів. На дільницях з напівавтоматичним блокуванням пункти зупинки поїздів бувають суміщеними з блокпостом.

Для оперативного орієнтування на місцевості, своєчасного й точного за місцем призначення перевезення пасажирів і їх багажу, інших вантажів та пошти до залізничного вокзалу чи пункту зупинки поїздів водії транспортних засобів повинні отримувати завдяки цьому знаку необхідну та точну інформацію про його місцезнаходження, а також за допомогою інших дорожніх знаків (5.42.1, 5.42.2, 5.42.3 «Місце стоянки») – можливість для зупинки чи стоянки на прилеглій території для посадки (висадки) пасажирів або завантаження (розвантаження) відповідного вантажу.

Знак 5.72 застосовується для позначення вищезазначених об'єктів відповідно до вимог, викладених у ДСТУ 4100:2014 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування».

**415. Залізни́чний переї́зд** – будь-яке перехрещення на одному рівні автомобільної дороги і залізничної колії (колій).

Існує два типи З.п.: зі шлагбаумом (напівшлагбаумом) і без шлагбаума. З.п. зі шлагбаумом додатково обладнують трьох- або двохсекційними світлофорами. Двохсекційні світлофори можуть мати два миготливих (почергово) червоних сигнали. Крім того, З.п. обладнуються настилом для переїзду, дорожніми знаками, додатковими засобами інформації і звуковою сигналізацією.

З.п., обладнані напівшлагбаумом, дають можливість виїхати транспортним засобам, котрі виявилися на переїзді в момент закриття.

Якщо З.п. проходить через електрофіковану ділянку дороги, то перед ним ставлять габаритні ворота, верхня рухома планка котрих визначає максимальну допустиму висоту вантажу – 4,0 м. На З. п. з інтенсивним рухом, крім технічних засобів, може виставлятися черговий по переїзду.

У всіх випадках при необхідності переїзду через З. п. водій повинен особисто переконатися у відсутності руху по залізничній дорозі, а якщо це важко зробити, знаходячись в кабіні, то зупинити транспортний засіб і вийти на З. п. для вияснення обстановки. При виявленні наближення поїзда (локомотива, дрезини), навіть на значній відстані, перетинати З. п. неможна. Забороняється виїжджати на З. п. при закритому або шлагбаумі (напівшлагбаумі), котрий почав опускатися, включеному червоному сигналі світлофора, включеній звуковій сигналізації, а також при заборонному сигналі чергового по З. п. У всіх випадках, коли рух через З. п. заборонений, водій зобов'язаний зупинити транспортний засіб перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінією), дорожнім знаком 2.2, шлагбаумом чи світлофором так, щоб бачити сигнали, а якщо засоби організації дорожнього руху відсутні – не ближче 10 м до найближчої рейки.

При русі через З. п. водієві треба обрати таку передачу, котра б забезпечила переїзд без зупинки. На З. п. не рекомендується переключати передачі і виключати механізм зчеплення. Рух на З. п. допускається тільки в один ряд, за винятком випадків наявності дорожньої розмітки, котра визначає кількість смуг руху, або дорожнього знаку 5.16 «Напрямки руху по смугам».

Не варто починати рух одразу ж після проходження поїзда – необхідно переконатися у відсутності іншого поїзда, котрий наближається по зустрічному шляху. Гужові обози проїжджати через З. п. повинні групами не більше трьох повозок (саней) в кожній. Наступна група може починати рух тільки тоді, коли та, що йде попереду,

від'їде від З. п. на відстань, достатню для розміщення ще однієї групи обозу. Водій кожної повозки повинен дотримуватися заходів безпеки. При перегоні через З. п. стада тварин воно ділиться також на групи так, щоб з врахуванням кількості погоничів був забезпечений швидкий і безпечний прогін кожної групи.

У випадку вимушеної зупинки на З. п. транспортного засобу, водій повинен перш за все висадити пасажирів і вжити всі заходи для звільнення З.п. Якщо транспортний засіб не вдається перемістити з З.п., то водій повинен включити аварійну світлову сигналізацію на транспортному засобі, а при її несправності або відсутності – виставити на відстані 20(40) м позаду транспортного засобу знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар.

Водієві треба при можливості проінструктувати двох пасажирів про подачу сигналу зупинки поїзда і направити їх в обидва боки від З. п. вздовж залізничних шляхів на відстань 1000 м. Якщо пасажир один, то його потрібно направити в бік гіршої видимості залізничного шляху.

Сигнал зупинки поїзда подається круговим рухом руки: у світлу пору – з шматком яскравої тканини або будь-яким іншим добре помітним предметом, а в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості – з факелом або ліхтарем.

Сам водій повинен залишатися біля транспортного засобу і, періодично подаючи сигнали загальної тривоги – серію звукових сигналів із одного довгого і трьох коротких, – продовжити спроби вивести транспортний засіб за межі З. п. Для усунення транспортного засобу з З. п. необхідно включити першу передачу або передачу заднього ходу (в залежності від того, куди ближче з'їхати), включити стартер, а при його несправності – обертати пускову рукоятку (за наявності), попередньо виключивши в автомобілі запалювання).

При цьому необхідно постійно спостерігати за залізничним полотном в обох напрямках. У випадку появи поїзда (локомотива, дрезини) потрібно бігти вздовж колії назустріч поїзду, подаючи сигнал зупинки.

Рух через переїзд сільськогосподарських, дорожніх, будівельних та інших машин і механізмів дозволяється тільки в транспортному стані.

Рух через З.п. транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, ширина котрих більша 5 м або висота від поверхні дороги більша 4,0 м (з вантажем чи без вантажу), автопоїздів, довжина котрих з одним причепом (напівпричепом) чи двома і більше причепами – 22 м, спеціальних транспортних засобів, котрі перевозять особливо важкі вантажі (великогабаритне промислове обладнання, важкі блочні конструкції тощо), тихохідні машини і механізми, швидкість руху котрих менше 5 км/год, а також тракторних саней-волокуш можливо тільки з дозволу начальника дистанції колії залізничної дороги і патрульної поліції. Причому заявка про узгодження проїзду через З. п. таких транспортних засобів повинна бути подана начальнику дистанції колії не менше ніж за 24 години до початку перевезень. Крім того, перевезення негабаритних або особливо важких вантажів через З.п. виконується у присутності представника адміністрації залізничної дороги, а вантажів висотою більше 4,0 м (для контейнеровозів на встановлених Укравтодором і патрульною поліцією маршрутах – 4,35 м) на З.п. електрифікованих ділянок колії – в присутності представника дистанції контактної мережі.

Забороняється: провозити через З. п. в нетранспортному стані сільськогосподарські, дорожні, будівельні та інші машини і механізми, робочі органи котрих знаходяться в робочому положенні; перетинати залізничні колії у невстановлених місцях; самовільно відкривати шлагбаум або об'їжджати його; зупинятись і здійснювати стоянку на З.п. та ближче 50 м від нього, здійснювати обгін на залізничному переїзді і ближче ніж за 100 м перед ним.

**416. Залізни́чний переї́зд** (*за визначенням ПДР*) – перехрещення дороги із залізничними коліями на одному рівні.

**417. «Залізни́чний переї́зд без шлагба́ума»** – дорожній знак 1.28, який попереджує про наближення до ділянки

1.28

дороги, на котрій є переїзд через залізничне полотно (колію), що не обладнаний шлагбаумом або напівшлагбаумом. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється на дорогах в населених пунктах на відстані 50–100 м до небезпечної ділянки, а на дорогах, котрі розміщені поза населеними пунктами, – на відстані 150–300 м.

На дорогах поза населеними пунктами знак 1.28 повторюється. Другий знак повинен бути встановлений на відстані не менше ніж за 50 м до небезпечної ділянки. Разом зі знаком 1.28, котрий розміщений на дорогах поза населеними пунктами, повинні застосовуватися знаки 1.31.1–1.31.6 «Наближення до залізничного переїзду», котрі додатково інформують учасників руху про наближення до відповідного переїзду, а також знаки 1.29 «Одноколійна залізниця» або 1.30 «Багатоколійна залізниця», котрі при наявності світлофора встановлюються разом з ним, а при його відсутності – за 10 м до першої колії (безпосередньо перед залізничним переїздом).

1.27

**418. «Залізни́чний переї́зд із шлагба́умом»** – дорожній знак 1.27, який попереджує про наближення до ділянки дороги, на котрій є переїзд через залізничне полотно (колії), що обладнаний шлагбаумом або напівшлагбаумом. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється на дорогах в населених пунктах на відстані 50–100 м до небезпечної ділянки, поза населених пунктів – 150–300 м.

На дорогах поза населеними пунктами знак 1.27 повторюється. Другий знак повинен бути встановлений на відстані не менше ніж за 50 м до небезпечної ділянки. Разом зі знаком 1.27, котрий розміщений на дорогах поза населеними пунктами, повинні застосовуватися знаки 1.31.1–1.31.6 «Наближення до залізничного переїзду», котрі додатково інформують учасників руху про наближення до відповідного переїзду.

Якщо переїзд обладнаний автоматичним або напівавтоматичним шлагбаумом, то перед переїздом може бути додатково встановлена табличка з написом «Увага! Автоматичний шлагбаум».

**419. Залізни́чні переї́зди з авто́бусним ру́хом** – переїзди загального користування, якими здійснюються регулярні та спеціальні регулярні пасажирські перевезення відповідно до ЗУ «Про автомобільний транспорт».

**420. Замо́влення на переве́зення вантажі́в** – документ, який подає вантажовідправник перевізникові на доставляння обумовленої партії вантажів в узгоджені терміни.

**421. Замо́вник** – вантажовідправник або вантажоодержувач, який уклав з перевізником договір про перевезення вантажів.

**422. Замо́вник тра́нспортних по́слуг** – юридична або фізична особа, яка замовляє транспортні послуги з перевезення пасажирів чи/та вантажів.

**423. Занепоко́єння (неспоки́йність, стурбо́ваність)** (*водія*) – тривожний стан; хвилювання, турбота, відсутність спокою; збудження; передчуття небезпеки, відчуття тривоги, занепокоєння в очікуванні якого-небудь лиха, неприємності тощо.

**424. Запобіга́ння ви́никненню надзвича́йних ситуа́цій** – комплекс правових, соціально-економічних, політичних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних та інших заходів, спрямованих на регулювання техногенної та природної безпеки, проведення оцінки рівнів ризику, завчасне реагування на загрозу виникнення надзвичайної ситуації на основі даних моніторингу, експертизи, досліджень та прогнозів щодо можливого перебігу подій з метою недопущення їх переростання у надзвичайну ситуацію або пом'якшення її можливих наслідків.

**425. Заряджа́ння електромобі́ля пості́йним стру́мом** (*ел.*) – для зарядки електромобіля рівня 1 або 2 використовується не тільки змінний струм (AC) від електричної мережі будівлі, а й швидший тип зарядки – швидка зарядка постійним струмом (DC). Останній вид заряджання не встановлюється вдома – воно призначено для підтримки (електрозарядки) електромобілів у подорожах на далекі відстані та зазвичай знаходиться на зарядних

електростанціях на автомагістралях або поблизу великих перехресть (супермаркетів, автозаправок тощо).

**Фото 1.** *Заряджання електромобіля постійним струмом на спеціальній електростанції*

Швидка зарядка зазвичай є найпродуктивнішою в діапазоні приблизно від 5 до 80 відсотків заряду батареї, тому що, як і у випадку з мобільним телефоном, швидкість заряджання сповільнюється, коли батарея наближається до повного заряду, і зарядка останніх 20 відсотків займає відносно набагато більше часу.

**426. За́сіб пакетува́ння** – засіб для формування і скріплення вантажів в укрупнене вантажне місце, за винятком пакетоформувальної і пакетоскріплювальної техніки, в результаті застосування якого забезпечується пакетування.

**427. Засл́іплення** (*за визначенням ПДР*) – фізіологічний стан водія внаслідок дії світла на його зір, коли водій об'єктивно не має можливості виявити перешкоди чи розпізнати межі елементів дороги на мінімальній відстані.

**428. Засл́іплення зу́стрічним св́ітлом** – короткочасна часткова чи повна втрата водієм (велосипедистом, пішоходом тощо) зору під дією світла фар зустрічного чи попутного транспортного засобу. При зустрічі двох транспортних засобів вночі починає діяти вимога щодо взаємного перемикання дальнього світла на ближнє. Після цього частину шляху водії їдуть у темряві, ще частину – в стані

засліплення зустрічним світлом. У середньому після зустрічі з автомобілем водії погано бачать дорогу близько 10 с. За цей час транспортний засіб навіть при малій швидкості (40–50 км/год) може пройти більше ста метрів, наражаючись на надзвичайну небезпеку. Практично за цих умов водій не може не тільки побачити чітко перешкоду, але й дотриматись правильної траєкторії руху на своїй смузі.

Водію треба знати, що в нічний час нормальна видимість у період зустрічного роз'їзду не перевищує 25 м, тому швидкість руху у такій обстановці має бути знижена до 30–35 км/год. Уникнути сильного засліплення можна насамперед своєчасним та необхідним перемиканням дальнього світла на ближнє. Таке перемикання необхідно зробити за 250 м до зустрічного автомобіля як це потрібно згідно вимог Правил дорожнього руху. Якщо ж у водія настане засліплення, то необхідно, не змінюючи смугу для руху, знизити швидкість до безпечної за умовами фактичної видимості дороги в напрямку руху або при необхідності зупинитися і включити аварійну світлову сигналізацію.

Засліплення може наступити і при обгоні через дзеркало заднього виду. Тому при наближенні до транспортного засобу, котрого обганяють, водій повинен на відстані не менше ніж за 250 м від нього переключити дальнє світло на ближнє. Дорогу при цьому буде добре видно від світла фар транспортного засобу, котрого обганяють. Коли транспортний засіб, що обганяє, порівняється чи висунеться вперед, водій транспортного засобу, котрого обганяють, повинен змінити дальнє світло на ближнє і їхати так, поки транспортний засіб, що обігнав, не віддалиться на відстань не менше 250 м.

Для попередження засліплення водію необхідно стежити за правильним регулюванням фар, які повинні висвітлювати дорогу асиметрично, до того ж лише смугу власного руху і трохи узбіччя. Тому рекомендується хоча б щорічно перевіряти правильність регулювання фар транспортного засобу.

Для боротьби з З.в.с. застосовують поляризатори зустрічного світла, прикріплені до лобового скла,

використовують також лаки, тонкий шар яких, не знижуючи прозорості скла, послаблює З.в.с. Радикальним засобом від З.в.с. є організація роздільних зустрічних шляхів, при русі якими зустрічні фари автомобілів лише миготять, але не засліплюють.

**429. Застосува́ння вогнепа́льної збро́ї** (*згідно ЗУ «Про Національну поліцію»*) (*юрид.*) – застосування вогнепальної зброї є найбільш суворим заходом примусу. Поліцейський уповноважений на зберігання, носіння вогнепальної зброї, а також на її застосування і використання лише за умови що він пройшов відповідну спеціальну підготовку. Порядок зберігання і носіння вогнепальної зброї, що знаходиться в розпорядженні поліцейського, перелік вогнепальної зброї та боєприпасів, що використовуються в діяльності поліції, та норми їх належності встановлюються Міністром внутрішніх справ України.

Поліцейський уповноважений у виняткових випадках застосовувати вогнепальну зброю: 1) для відбиття нападу на поліцейського або членів його сім'ї, у випадку загрози їхньому життю чи здоров'ю; 2) для захисту осіб від нападу, що загрожує їхньому життю чи здоров'ю; 3) для звільнення заручників або осіб, яких незаконно позбавлено волі; 4) для відбиття нападу на об'єкти, що перебувають під охороною, конвої, житлові та нежитлові приміщення, а також звільнення таких об'єктів у разі їх захоплення; 5) для затримання особи, яку застали під час вчинення тяжкого або особливо тяжкого злочину і яка намагається втекти; 6) для затримання особи, яка чинить збройний опір, намагається втекти з-під варти, а також озброєної особи, яка погрожує застосуванням зброї та інших предметів, що загрожують життю і здоров'ю людей та/або поліцейського; 7) для зупинки транспортного засобу шляхом його пошкодження, якщо водій своїми діями створює загрозу життю чи здоров'ю людей та/або поліцейського.

Поліцейський уповноважений застосовувати вогнепальну зброю тільки після попередження про необхідність припинення протиправних дій і намір використання заходу примусу, визначеного статтею 46 вищезазначеного ЗУ.

Застосування вогнепальної зброї без попередження допускається: 1) при спробі особи, яку затримує поліцейський із вогнепальною зброєю в руках, наблизитися до нього, скоротивши визначену ним відстань, чи доторкнутися до зброї; 2) у разі збройного нападу, а також у разі раптового нападу із застосуванням бойової техніки, транспортних засобів або інших засобів, що загрожують життю чи здоров'ю людей; 3) якщо особа, затримана або заарештована за вчинення особливо тяжкого чи тяжкого злочину, втікає із застосуванням транспортного засобу; 4) якщо особа чинить збройний опір; 5) для припинення спроби заволодіти вогнепальною зброєю.

Поліцейський уповноважений застосовувати вогнепальну зброю тільки з метою заподіяння особі такої шкоди, яка є необхідною і достатньою в такій обстановці, для негайного відвернення чи припинення збройного нападу.

Поліцейський уповноважений застосовувати вогнепальну зброю у разі збройного нападу, якщо відвернення чи припинення відповідного нападу неможливо досягнути іншими засобами.

*Поліцейському заборонено застосовувати вогнепальну зброю* в місцях, де може бути завдано шкоди іншим особам, а також у вогненебезпечних та вибухонебезпечних місцях, крім випадків необхідності відбиття нападу або крайньої необхідності.

Поліцейський зобов'язаний у письмовій формі повідомляти свого керівника про застосування вогнепальної зброї, а також негайно повідомити свого керівника про активне застосування вогнепальної зброї, який, у свою чергу, зобов'язаний поінформувати центральний орган управління поліції та відповідного прокурора.

Поліцейський може взяти до рук вогнепальну зброю і привести її у готовність, якщо вважає, що в обстановці, що склалася, можуть виникнути підстави для її застосування.

Під час затримання осіб, щодо яких у поліцейського виникла підозра у вчиненні тяжкого чи особливо тяжкого злочину, а також під час перевірки документів у таких

осіб поліцейський може привести в готовність вогнепальну зброю та попередити особу про можливість її застосування.

Спроба особи, яку затримує поліцейський із вогнепальною зброєю в руках, наблизитися до нього, скоротивши визначену поліцейським відстань, чи доторкнутися до зброї є підставою для застосування вогнепальної зброї поліцейським.

Поліцейський може *використати* вогнепальну зброю для подання сигналу тривоги або виклику допоміжних сил, або для знешкодження тварини, яка загрожує життю чи здоров'ю поліцейського та інших осіб.

**430. Застосува́ння спеціа́льних за́собів** (*ЗУ «Про Національну поліцію»*) (*юрид.*) – поліцейський для забезпечення публічної безпеки і порядку застосовує спеціальні засоби, визначені цим Законом. Поліцейський уповноважений застосовувати спеціальні засоби тільки у разі, якщо він пройшов відповідну спеціальну підготовку.

Загальні правила застосування спеціальних засобів: 1) *кайданки* та інші засоби обмеження рухомості застосовуються: а) до особи, яка підозрюється у вчиненні кримінального правопорушення та чинить опір поліцейському або намагається втекти; б) під час затримання особи; в) під час конвоювання (доставляння) затриманого або заарештованого; г) якщо особа своїми небезпечними діями може завдати шкоду собі і оточуючим; ґ) проведення процесуальних дій з особами у випадках, коли вони можуть створити реальну небезпеку оточуючим або собі; 2) *гумові та пластикові кийки* застосовуються для: а) відбиття нападу на поліцейського, іншу особу та/або об'єкт, що перебуває під охороною; б) затримання особи, яка вчинила правопорушення і чинить злісну непокору законній вимозі поліцейського; в) припинення групового порушення громадського порядку чи масових заворушень; 3) *засоби, споряджені речовинами сльозогінної та дратівної дії*, застосовуються для: а) відбиття нападу на поліцейського, іншу особу та/або об'єкт, що перебуває під охороною; б) припинення групового порушення громадського порядку чи масових заворушень; 4) *засоби примусової зупинки транспорту*

застосовуються для примусової зупинки транспортного засобу, водій якого не виконав законні вимоги поліцейського щодо зупинки транспортного засобу, або якщо дії водія транспортного засобу створюють загрозу життю чи здоров'ю людини; 5) *пристрої, гранати, боєприпаси та малогабаритні підривні пристрої для руйнування перешкод і примусового відчинення приміщень* застосовуються для: а) затримання особи; б) звільнення особи, незаконно позбавленої свободи, яка знаходиться у приміщенні; 6) *електрошокові пристрої контактної та контактно-дистанційної дії* застосовуються для: а) відбиття нападу на поліцейського, іншу особу та/або об'єкт, що перебуває під охороною; б) відбиття нападу тварини, що загрожує життю і здоров'ю особи чи поліцейського; 7) *спеціальні маркувальні та фарбувальні засоби* застосовуються для: а) маркування особи, яка підозрюється у вчиненні кримінального правопорушення; б) припинення групового порушення громадського порядку чи масових заворушень з метою подальшого виявлення осіб та затримання, а також контролю за переміщенням речей; 8) *пристрої, гранати та боєприпаси світлозвукової дії, засоби акустичного та мікрохвильового впливу* застосовуються для: а) відбиття нападу на поліцейського, іншу особу та/або об'єкт, що перебуває під охороною; б) затримання особи, яка чинить збройний опір, або з метою примусити таку особу залишити територію (транспортний засіб, будівлю, споруду, земельну ділянку), де перебуває така особа; в) звільнення особи, незаконно позбавленої свободи, яка знаходиться у приміщенні; 9) *водомети, бронемашини та інші спеціальні транспортні засоби* застосовуються для: а) припинення групового порушення громадського порядку чи масових заворушень; б) відбиття групового нападу, що загрожує життю та здоров'ю людей; в) примусової зупинки транспортного засобу, водій якого не виконав законні вимоги поліцейського зупинитися; г) затримання озброєної особи, яка підозрюється у вчиненні злочину; 10) *пристрої для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями метальними снарядами несмертельної дії*,

застосовуються для: а) захисту від нападу, що загрожує життю та здоров'ю людей, у тому числі поліцейського; б) відбиття збройного нападу на об'єкти, що перебувають під охороною, конвої, житлові та нежитлові приміщення, а також для звільнення їх у разі захоплення; в) затримання особи, яка підозрюється у вчиненні тяжкого або особливо тяжкого злочину і яка намагається втекти; г) затримання особи, яка чинить збройний опір або намагається втекти з-під варти; ґ) затримання озброєної особи, яка погрожує застосуванням зброї та інших предметів, що загрожують життю чи здоров'ю людей, у тому числі поліцейського; д) подання сигналу тривоги або виклику допоміжних сил; е) знешкодження тварини, яка загрожує життю чи здоров'ю людей, у тому числі поліцейського; є) припинення групового порушення громадського порядку чи масових заворушень; ж) відбиття групового нападу, що загрожує життю чи здоров'ю людей; 11) *засоби, споряджені безпечними димоутворювальними препаратами*, застосовуються для: а) забезпечення маскування дій поліцейських, спрямованих на затримання особи, яка чинить збройний опір, або для того, щоб примусити таку особу залишити територію (транспортний засіб, будівлю, споруду, земельну ділянку), на якій вона перебуває; б) звільнення особи, незаконно позбавленої свободи; 12) *службовий собака* застосовується під час: а) патрулювання; б) переслідування та затримання особи, яка підозрюється у вчиненні кримінального правопорушення; в) під час конвоювання (доставлення) затриманої або заарештованої особи; г) для відбиття нападу на особу та/або поліцейського; 13) *службовий кінь* застосовується під час: а) патрулювання; б) переслідування та затримання особи, яка підозрюється у вчиненні кримінального правопорушення.

Поліції (поліцейському) *заборонено*: 1) наносити удари гумовими (пластиковими) кийками по голові, шиї, ключичній ділянці, статевих органах, попереку (куприку) і в живіт; 2) під час застосування засобів, споряджених речовинами сльозогінної та дратівної дії, здійснювати прицільну стрільбу по людях, розкидання і відстрілювання гранат у натовп, повторне застосування їх у межах

зони ураження в період дії цих речовин; 3) відстрілювати патрони, споряджені гумовими чи аналогічними за своїми властивостями метальними снарядами несмертельної дії, з порушенням визначених технічними характеристиками вимог щодо відстані від особи та стрільби в окремі частини голови і тіла людини; 4) застосовувати водомети при температурі повітря нижче +10°С; 5) застосовувати засоби примусової зупинки транспорту для примусової зупинки мотоциклів, мотоколясок, моторолерів, мопедів, транспортного засобу, що здійснює пасажирські перевезення, а також застосовувати такі засоби на гірських шляхах або ділянках шляхів з обмеженою видимістю, залізничних переїздах, мостах, шляхопроводах, естакадах, у тунелях; застосовувати кайданки більше ніж 2 години безперервного використання або без послаблення їх тиску.

Застосування малогабаритного підривного пристрою для відкриття приміщень є виправданим, якщо шкода, заподіяна охоронюваним законом правам та інтересам, є меншою, ніж шкода, яку вдалося відвернути. Поліцейський зобов'язаний у письмовій формі повідомити свого керівника про застосування до особи спеціального засобу. Якщо поліцейський заподіяв особі поранення або каліцтво внаслідок застосування до неї спеціального засобу, керівник такого поліцейського зобов'язаний негайно повідомити про це відповідного прокурора.

Допустимі параметри спеціальних засобів у частині їх фізичного, хімічного та іншого впливу на організм людини визначаються уповноваженими установами центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері охорони здоров'я. Правила зберігання, носіння та застосування спеціальних засобів, що є на озброєнні поліції, визначаються нормативними актами Міністерства внутрішніх справ України.

**431. Застосува́ння техні́чних при́ладів та техні́чних за́собів, що ма́ють фу́нкції фо́то- і кінозйо́мки, відеоза́пису, чи за́собів фо́то- і кінозйо́мки, відеоза́пису** (*ЗУ «Про Національну поліцію»*) (*юрид.*) – поліція для забезпечення публічної безпеки і порядку може закріплювати

на форменому одязі, службових транспортних засобах, монтувати / розміщувати по зовнішньому периметру доріг і будівель автоматичну фото- і відеотехніку, а також використовувати інформацію, отриману із автоматичної фото- і відеотехніки, що знаходиться в чужому володінні, з метою: 1) попередження, виявлення або фіксування правопорушення, охорони громадської безпеки та власності, забезпечення безпеки осіб; 2) забезпечення дотримання Правил дорожнього руху.

Інформація про змонтовану / розміщену автоматичну фототехніку і відеотехніку повинна бути розміщена на видному місці.

**432. Застосува́ння фізи́чної си́ли** (*ЗУ «Про Національну поліцію»*) (*юрид.*) – поліцейський може застосовувати фізичну силу, у тому числі спеціальні прийоми боротьби (рукопашного бою), для забезпечення особистої безпеки або/та безпеки інших осіб, припинення правопорушення, затримання особи, яка вчинила правопорушення, якщо застосування інших поліцейських заходів не забезпечує виконання поліцейським повноважень, покладених на нього законом.

Поліцейський зобов'язаний письмово повідомити свого керівника, а той зобов'язаний повідомити прокурора про завдання особі тілесних ушкоджень унаслідок застосування фізичної сили.

**433. «Зато́ри в доро́жньому ру́сі»** – дорожній знак 1.38, котрий попереджає про наближення до ділянки дороги, де звуження проїзної частини спричиняє затори в дорожньому русі внаслідок виконання дорожніх робіт чи з інших причин. Знак відноситься до групи попереджувальних знаків.

1.38

Знак встановлюється у місцях з недостатньою пропускною здатністю проїзної частини дороги, де найчастіше виникають затори з цієї причини або у зв'язку з проведенням дорожніх робіт. Знак 1.38 може застосовуватися з табличками 7.4.1–7.4.7 «Час дії». Знак тимчасовий, має жовтий фон і встановлюється на час можливого виникнення заторів.

**434. Захво́рювання, хворо́ба** – порушення життєдіяльності організму під дією надзвичайних подразників зовнішнього та внутрішнього середовища, що характеризується зниженням пристосованості та мобілізацією захисних сил організму.

**435. За́хист психологі́чний** – специфічна регулятивна система стабілізації особистості, скерована на усунення або зменшення почуття тривоги та інших травмуючих чинників, пов'язаних з конфліктом. Захист психологічний *охоплює*: придушення бажань, заперечення, проекцію, ідентифікацію, сублімацію, регресію, ізоляцію, раціоналізацію, конверсію.

**436. Зви́чки** – особлива форма поведінки, здійснення якої в певній ситуації набирає для індивіда характеру *потреби*. В основі звички лежить *навичка*. Психологічною особливістю звички дій є те, що внаслідок багаторазового повторення вони поступово автоматизуються, відбуваються майже механічно, без роздумів і вольового напруження, отже, звички дають можливість економити психонервову енергію, полегшують і спрощують виконання часто повторюваних дій. Наприклад, звичка безпечного керування автомобілем, звички безпечної поведінки пішоходів тощо.

**437. «Зву́ження доро́ги»** – дорожні знаки 1.5.1–1.5.3, котрі інформують водіїв про те, що на шляху їх руху є ділянки дороги, на котрих ширина проїзної частини зменшується на одну смугу або більше. Відносяться до групи попереджувальних знаків.

1.5.1

На дорогах поза населеними пунктами знаки 1.5.1–1.5.3 встановлюються перед мостами, шляхопроводами, естакадами і тунелями, якщо ширина проїзної частини в межах штучної споруди рівна або менше, ніж на під'їздах до неї, а в населених пунктах – якщо ширина проїзної частини в межах штучної споруди менше, ніж на під'їздах до неї.

1.5.2

Знак 1.5.2 не встановлюється в місцях закінчення смуги розгону і додаткової смуги на підйомі.

1.5.3

Для забезпечення безпеки дорожнього руху на цих ділянках доріг водіям рекомендується знизити швидкість руху і бути особливо уважними при утрудненому зустрічному роз'їзді транспортних засобів.

Відповідно до вимог пункту 12.10.1 «а» ПДР у місцях звуження проїзної частини дороги можуть встановлюватися знаки обмеження максимальної швидкості руху.

**438. Здава́ння вантажу́** – подання вантажоодержувачу перевізником вантажу, згідно з товарно-транспортним документом, з наступним розвантаженням і оформленням документів про його передачу вантажоодержувачу.

**439. Здоро́в'я** (*за визначенням ВООЗ*) – стан повного фізичного, психічного і соціального благополуччя, а не тільки відсутність хвороб і фізичних вад.

**440. Зеле́на хви́ля** (*щодо сигналів світлофорів*) – режим координованого управління дорожнім рухом на автомагістралі, при котрому забезпечується беззупинковий проїзд транспортних засобів через перехрестя.

З.х. здійснюється за допомогою автоматизованих систем управління дорожнім рухом, зокрема, телемеханічної системи координованого управління (ТСКУ). Вибір розрахункової швидкості З.х. проводиться з врахуванням геометрії і облаштованості дороги засобами регулювання дорожнього руху, в тому числі огородженнями, а також «пачкової» (групової) інтенсивності, під котрою розуміється відношення числа автомобілів в «пачці» (групі) до часу проїзду нею визначеного перерізу магістралі. Знання середньої швидкості руху «пачки» транспортних засобів дозволяє визначити середній час її руху на окремих перегонах магістралі. Реалізація цих залежностей в АСУР дає можливість зкоординувати час включення однойменної фази управління (в даному випадку зеленої фази) на всіх світлофорах вздовж магістралі, в результаті чого до моменту підходу «пачки» (групи) транспортних засобів до кожного перехрестя включається зелений сигнал. Тривалість циклу на магістралі, як правило, постійна.

При роботі АСУР в режимі З.х. на магістралі встановлюють знаки 5.33 «Рекомендована швидкість». Рух

«пачки» з рекомендованою швидкістю гарантує беззупинковий проїзд всіх перехресть.

Режим З.х. доцільно застосовувати на магістралях з довжиною перегонів від 100–150 до 800–1000 м. На перегонах довжиною більше 1000 м рекомендується встановлювати додаткові світлофорні об'єкти для групування «пачок» (груп) транспортних засобів, які розпадаються.

Застосування режиму З. х. зменшує затримки транспорту на 20–26 %, знижує ймовірність виникнення дорожньо-транспортних пригод.

**441. «Зміна напрямку руху на дорозі з розділювальною смугою»** – дорожні знаки 5.27.1 та 5.27.2, котрі показують напрямок об'їзду закритої для руху ділянки проїзної частини на дорозі з розділювальною смугою або напрямок руху для повернення на проїзну частину праворуч. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.27.1

Знак 5.27.1 з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта» встановлюють з обох боків проїзної частини на відстані 50–100 м, а поза населеними пунктами, крім того, – і за 300 м до розриву в розділювальній смузі, по котрому здійснюється *переїзд на проїзну частину, призначену для руху в зустрічному напрямку*.

5.27.2

Знак 5.27.2 з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта» встановлюють з обох боків проїзної частини на відстані 50–100 м до розриву в розділювальній смузі, по котрому *здійснюється переїзд на праву проїзну частину*.

**Фото 1.** *Застосування дорожнього знаку 5.27.1*

Перед місцями проведення будь-яких робіт на дорозі разом зі знаками 5.27.1 і 5.27.2 встановлюється знак 1.37

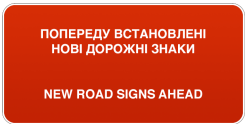
«Дорожні роботи», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» тощо (див. фото 1).

**442. «Зміна покриття»** – дорожній знак 1.40, котрий попереджає про наближення до ділянки дороги, на якій змінюється вид покриття. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється за 150–300 м за межами населеного пункту і за 50–100 м в населених пунктах до ділянки із покриттям, котре відрізняється від попереднього.

1.40

Враховуючи зміст (положення) терміна «удосконалене покриття», знак інформує про закінчення дороги з цементобетонним, асфальтобетонним, залізобетонним або армобетонним збірним покриттям, бруківки, вимощеної брущаткою і мозаїкою, збірного покриття з дрібнорозмірних бетонних плит, із щебеню і гравію, оброблених органічними і в'язкими матеріалами.

**443. «Зміна схеми руху»** – дорожній знак 5.70, котрий позначає, що за цим знаком тимчасово або постійно змінено схему руху та (або) встановлено нові дорожні знаки. Застосовується протягом не менш як трьох місяців у випадку зміни руху на постійній основі, а також протягом необхідного проміжку часу у випадку зміни руху на тимчасовій основі та встановлюється не менш як за 100 м до першого тимчасового знака. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.




5.70

Розміщення на знаку (цієї інформації попереджає водіїв щодо зміненої схеми руху на найближчій діяльні дороги (наприклад, у зв'язку із змінами в Правилах дорожнього руху стосовно переваг у русі автомобілів, які знаходяться на кільцевій дорозі; після проведення реконструкції території площі, майдану, ділянки дороги тощо), а також у випадку встановлення нових дорожніх знаків.

**444. Змінна перерва** (*для водія*) – сумарна тривалість перерв за робочий день (зміну). Регламентується наказом Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» від 07.06.2010 № 340 (в редакції від 04.10.2016).

Після керування протягом чотирьох годин водій повинен зробити перерву для відпочинку та харчування тривалістю не менше 45 хвилин, якщо не настає період щоденного (міжзмінного) відпочинку. Ця перерва може бути замінена перервами тривалістю не менше 15 хвилин кожна, розподіленими протягом періоду керування або відразу після цього періоду. Перерва для відпочинку та харчування не включається в робочий час водія.

Тривалість перерви для відпочинку та харчування встановлюється Перевізником за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником). Час початку і закінчення перерви встановлюється правилами внутрішнього трудового розпорядку.

Водії використовують час перерви на свій розсуд.

**445. Змі́нний пері́од керува́ння** – сумарна тривалість періодів керування водієм за робочий день (зміну). Регламентується наказом Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» від 07.06.2010 № 340 (в редакції від 04.10.2016).

Змінний період керування водія, включаючи надурочні роботи, не повинен перевищувати 9 годин.

Для водіїв ТЗ, що здійснюють перевезення великовагових, та (або) великогабаритних, та (або) небезпечних вантажів, змінний період керування, включаючи надурочні роботи, не повинен перевищувати 8 годин.

Змінний період керування водія (не плановий, а фактичний) може бути збільшений понад встановлені норми в разі виникнення непередбачених обставин (технічна несправність ТЗ, зупинка руху ТЗ у рейсі (на маршруті), несприятливі погодні умови тощо).

Тривалість керування водія на тиждень, включаючи надурочні роботи, не повинна перевищувати 48 годин.

На автобусні маршрути протяжністю понад 500 км направляються два водії, причому період керування кожного повинен становити половину загального періоду керування.

**446. Зна́ки пріорите́ту** – засоби регулювання дорожнього руху, котрі призначені для встановлення черговості проїзду перехресть, перехрещень окремих проїзних частин, а також вузьких ділянок доріг, де неможливий зустрічний роз'їзд. У З.п. немає загальної відмінної від інших груп ознаки, однак декотрі з них виділяються формою або розміщенням.

Форма З.п. 2.1 «Дати дорогу» – рівнобічний трикутник, 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено» – восьмикутник, 2.3 «Головна дорога», 2.4 «Кінець головної дороги», 2.6 «Перевага перед зустрічним рухом» – прямокутник, 2.5 «Перевага зустрічного руху» – круг.

Фон знаків 2.3, 2.4 жовтий, 2.1, 2.5 – білий, 2.2 – червоний і 2.6 – синій. Кайма червоного кольору – у знаків 2.1 і 2.5, у знаків 2.3, 2.4 і 2.6 – чорного.

Встановлюються безпосередньо перед перехрестями, перехрещеннями окремих проїзних частин, а також перед вузькими ділянками доріг. За необхідності знаки 2.1, 2.5 можуть бути встановлені попередньо з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта», а знак 2.1, крім цього, на дорогах поза населених пунктів, якщо перед перехрестям встановлено знак 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено» – з табличкою 7.1.2 «Відстань до об'єкта».

**447. Зна́ки се́рвісу** – засоби регулювання дорожнього руху, котрі інформують учасників руху про розміщення об'єктів, що призначені для їх обслуговування або надання їм різних видів допомоги.

Типова форма групи знаків сервісу

З.с. мають форму прямокутника з синім фоном. Позначення елементів на більшості знаках мають чорний колір, за винятком знаків 6.1 і 6.4 – червоного кольору чи в поєднанні з чорним кольором на знаку 6.7.2; знаки 6.7.2, 6.7.4, 6.7.6, 6.7.7 – позначення голубого кольору чи в поєднанні з чорним або зеленим; 6.7.3, 6.7.5, 6.7.6 і 6.7.7 – позначення зеленого кольору в поєднанні з чорним або зеленим.

Встановлюються безпосередньо біля об'єктів, місць повороту до них, якщо вони розміщені в стороні від дороги. В останньому випадку на знаках може вказуватися напрямок руху до об'єкта і відстань до нього. На дорогах

поза населеними пунктами З.с. встановлюються попередньо на відстані 60–80, 15–20 км і 400–800 м до позначеного об'єкту. В цьому випадку на знаках вказується відстань до об'єкта. Крім того, може бути вказано час роботи підприємства / закладу сервісу, його адреса, телефон тощо.

Допускається не встановлювати З.с. безпосередньо біля об'єктів, котрі мають зовнішні ознаки, котрі розкривають їх функціональне призначення, наприклад, біля автозаправочних станцій, дорожніх станцій патрульної поліції, шиномонтаж тощо.

**448. Зносостійкі матеріали для виготовлення розмітки** – матеріали, які забезпечують основні технічні показники нанесеної розмітки (відстань видимості, світлоповертальний ефект, коефіцієнт зчеплення).

**449. Зовнішні світлові прилади** – прилади, які встановлюють на транспортному засобі і призначені для сигналізації про наміри водія, позначення транспортного засобу і освітлення дороги в темний час доби або в умовах недостатньої видимості. Умовами недостатньої видимості вважаються метеорологічні умови (туман, дощ, снігопад тощо), коли відстань видимості менше 300 м.

На сучасних легкових автомобілях встановлюються фари ближнього і дальнього світла, протитуманні фари, габаритні або стоянкові ліхтарі, покажчики поворотів (передні, задні, бокові), «стоп-сигнали», ліхтар заднього номерного знаку, сигнал заднього ходу, світлоповертачі (передні, бокові, задні).

Кожен світловий прилад має визначене призначення і виконує одну або декілька функцій. Так, підфарники можуть виконувати роль габаритних вогнів і покажчиків повороту, якщо останні не передбачені окремо конструкцією автомобіля. В задні ліхтарі може бути вмонтовані «стоп-сигнали».

У темний час доби на неосвітлених ділянках доріг рух дозволяється тільки з ближнім або дальнім світлом фар, а на освітлених – з ближнім світлом і габаритними вогнями. При русі вдень в умовах недостатньої видимості, а також в тунелях на транспортному засобі повинно бути включене ближнє світло фар.

Освітлення заднього номерного знаку повинно бути таким, щоб при сонячній погоді забезпечувалась видимість його з відстані 20 м.

У випадку зупинки або стоянки на неосвітлених ділянках дороги вночі і в умовах недостатньої видимості на механічному транспортному засобі повинні бути включені габаритні або стоянкові вогні. У тому випадку, якщо вони несправні або відсутні, то транспортний засіб в ненаселених пунктах повинен бути відведений за межі дороги, а якщо це неможливо, то водій механічного транспортного засобу, крім мотоцикла без коляски, зобов'язаний включити аварійну світлову сигналізацію, а при її несправності або відсутності виставити на відстані 20–40 м позаду транспортного засобу знак аварійної зупинки або мигаючий червоний ліхтар.

Правильно відрегульовані фари дальнього світла забезпечують освітлення дороги на відстані 100–120 м, а фари ближнього світла – 35–40 м. Дальнє світло фар повинно бути переключене на ближнє не менше ніж за 250 м до зустрічного транспортного засобу, а також у всіх випадках, коли він може засліпити інших водіїв, у тому числі тих, що рухаються у попутному напрямку. При засліпленні водій зобов'язаний, не змінюючи смуги руху, знизити швидкість або зупинитися і включити аварійну сигналізацію (якщо транспортний засіб обладнаний такою сигналізацією).

У туман, дощ, під час снігопаду, а також при русі в темний час доби, в тунелях водію замість ближнього світла фар дозволяється користуватися протитуманними фарами. На автомобілях можуть бути встановлені дві протитуманні фари, на мотоциклі – одна. Вони використовуються самостійно і в поєднанні з ближнім або дальнім світлом. Крім того, протитуманні фари можуть бути застосовані в світлий час доби замість ближнього світла фар у випадку руху транспортного засобу в організованої автоколони, на транспортному засобі загального користування при русі по спеціально виділеній смузі назустріч загальному транспортному потоку, при буксируванні транспортного засобу, при перевезенні груп

дітей на автобусі або вантажному автомобілі, при перевезенні великогабаритних, великовагових або небезпечних вантажів. При включенні протитуманних фар одночасно повинні бути використані габаритні ліхтарі і освітлення номерного знаку. Протитуманні фари повинні бути розміщені на висоті не менше 250 мм від покриття дороги, але не вище фар ближнього світла, симетрично відносно поздовжньої осі транспортного засобу і не дальше 0,4 м від зовнішнього габариту його по ширині. На транспортних засобах можуть застосовуватися і задні протитуманні ліхтарі, однак тільки в умовах недостатньої видимості. На автомобілі встановлюється один або два задніх протитуманних ліхтаря червоного кольору на висоті 0,4–1,2 м. При їх включенні одночасно повинні бути використанні габаритні ліхтарі і освітлення номерного знаку.

На декотрих оперативних транспортних засобах (спеціальних машин швидкої допомоги, пожежних, поліції тощо) заводом-виробником передбачається встановлення фари-шукача або фари-прожектора – ними можна користуватися під час виконання службових завдань тільки при відсутності на дорозі зустрічних транспортних засобів (щоб не засліплювати інших учасників дорожнього руху). Забороняється встановлення фар-прожекторів і фар-шукачів, якщо це не передбачено заводом-виробником транспортного засобу.

Для З.о.п. використовують три кольори – білий, оранжевий, червоний. Всі покажчики поворотів (передні, бокові, задні) мають оранжевий колір, за винятком випадків, коли вони суміщені з габаритними вогнями.

Світлоповертачі мають кольори: передні – білий; бокові – оранжевий, як і покажчики поворотів, задні – червоний.

Колір передніх габаритних вогнів – білий, задніх – червоний. Колір ліхтаря заднього номерного знаку і сигналу заднього ходу – білий, а «стоп-сигналу» – червоний.

Забороняється експлуатація транспортних засобів, якщо: кількість і розміщення фар (не враховуючи протитуманні) не відповідають передбаченим конструкцією транспортного засобу; фари не відрегульовані у відповідності

з інструкцією заводу-виробника; не горить ліхтар заднього номерного знаку або його освітлення не забезпечує при сонячній погоді видимість з відстані 20 м; не горять фари (не враховуючи протитуманні) або задні габаритні вогні, покажчики поворотів працюють не у встановленому режимі, не горить «стоп-сигнал» або розпізнавальний знак автопоїзда (у випадку, коли не горить одна фара або один габаритний ліхтар, світло повинно бути забезпечене з лівого боку транспортного засобу); відсутні передбачені конструкцією даного транспортного засобу або Правилами дорожнього руху світлоповертачі.

Також забороняється підключати задні протитуманні ліхтарі до сигналів гальмування.

Знак автопоїзда, який встановлено на транспортному засобі, повинен бути постійно увімкнений під час руху, а в темну пору доби або в умовах недостатньої видимості – і під час вимушеної зупинки, зупинки і стоянки на дорозі.

Задній протитуманний ліхтар дозволяється використовувати виключно в умовах недостатньої видимості як у світлу, так і в темну пору доби.

**450. Зо́внішній (непрями́й) маса́ж се́рця** (*мед.*) – комплекс заходів, спрямованих на відновлення роботи серця в разі його зупинки.

**451. Зо́внішня рекла́ма** – реклама, що розміщується на спеціальних тимчасових і стаціонарних конструкціях-рекламоносіях, розташованих на відкритій місцевості, а також на зовнішніх поверхнях будинків, споруд, на елементах вуличного обладнання, над проїжджою частиною вулиць і доріг.

**452. «Зо́на габари́тно-вагово́го контро́лю»** – дорожній знак 5.96.1, котрий позначає початок спеціально обладнаних вздовж автомобільних доріг загального користування майданчиків, призначених для проходження габаритно-вагового контролю вантажних автомобілів на стаціонарних або пересувних пунктах габаритно-вагового контролю. Відноситься до інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо біля місця проходження габаритно-вагового контролю вантажних автомобілів.

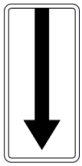
5.96.1

**453. «Зо́на дії́»** – таблички до дорожніх знаків 7.2.1–7.2.7, котрі мають форму прямокутника з каймою і написом чорного кольору.

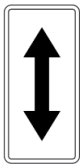
7.2.1

Табличка 7.2.1 вказує довжину небезпечної ділянки дороги і застосовується з попереджувальними знаками 1.1–1.2 «Небезпечний поворот (праворуч, ліворуч)», 1.3.1–1.3.2 «Декілька поворотів», 1.6 «Крутий підйом», 1.7 «Крутий спуск», 1.9 «Тунель», 1.10 «Нерівна дорога», 1.13 «Слизька дорога», 1.14 «Викидання кам'яних матеріалів», 1.16 «Падіння каміння», 1.17 «Боковий вітер», 1.18 «Низьколітаючі літаки», 1.33 «Діти», 1.36 «Дикі тварини», 1.37 «Дорожні роботи», 1.39 «Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)». При цьому, якщо знак повторюється, то табличка встановлюється під другим знаком.

7.2.2

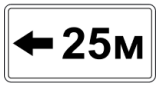

7.2.3

При застосовуванні із забороненими знаками 3.20 «Рух транспортних засобів без додержання дистанції … м, заборонено», 3.25 «Обгін заборонено», 3.27 «Обгін вантажними автомобілями заборонено», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», 3.33 «Подачу звукового сигналу заборонено» табличка вказує зону їх дії.


7.2.4

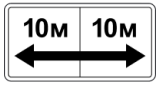
Крім того, табличка може використовуватися з інформаційно-вказівним знаком 5.42.1–5.42.3 «Місце для стоянки», встановлені разом з однією з табличок 7.6.1–7.6.7 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку», а також зі знаком 5.33 «Рекомендована швидкість», крім випадку, коли він застосований в поєднанні з попереджувальним знаком, якщо дія знаків не розповсюджується до найближчого перехрестя. При цьому табличка 7.2.1 «Зона дії» повинна розміщуватися під табличками 7.6.1–7.6.7.

7.2.5



7.2.6

Таблички 7.2.2–7.2.4 можуть застосовуватися тільки зі знаками 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця». Табличка 7.2.2 вказує зону дії знаку, якщо її дія не розповсюджується до перехрестя; табличка 7.2.3 вказує кінець зони дії знаків 3.34, 3.36–3.37; табличка 7.2.4 інформує водіїв про те, що транспортний засіб розташований в зоні дії перерахованих знаків.



7.2.7

При розміщенні знаків на стійках таблички 7.2.2 повинні розміщуватися під знаком. При розміщенні знаків на консольних опорах або над проїзною частиною, узбіччям або тротуаром таблички розміщуються збоку від знака (справа або зліва) таким чином, щоб знак знаходився ближче до середини проїзної частини.

Таблички 7.2.5–7.2.7 зазначають зону дії знака праворуч, ліворуч або праворуч і ліворуч від нього, якщо зупинку або стоянку заборонено вздовж одного боку або з обох боків площі, майдану, фасаду будинку тощо.

5.90

**454. «Зо́на для пішохо́дів і велосипеди́стів»** – дорожній знак 5.90, котрий вказує на початок виділеної зони для суміщеного руху пішоходів і велосипедистів, на території якої проїзд інших транспортних засобів заборонено. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо з правого боку на початку ділянки дороги (території), котра використовується для руху пішоходами та велосипедистами, або над дорогою на початку зони.

Дорожнім знаком позначається зона ділянки дороги (вулиці), по котрій можуть переміщуватися сумісно пішоходи і велосипедисти. Іншим транспортним засобам проїзд цією територією заборонено.

Знак 5.90 «Зона для пішоходів і велосипедистів» позначає початок виділеної зони, на всій території якої *проїзд транспортних засобів заборонено*. Цим знаком можуть позначатися території історичних місць, центральні частини міст, вулиці, виділені тільки для пішохідного руху, тощо.

На всій позначеній знаком території пішоходи та велосипедисти мають перевагу перед транспортними засобами. В'їзд на неї дозволяється транспортним засобам, що обслуговують громадян і підприємства, які розташовані у позначеній зоні, а також транспортним засобам, що належать громадянам, які живуть або працюють тут. Якщо до об'єктів, розташованих в пішохідній зоні, є інші під'їзди, то водії повинні користуватися лише ними.

**455. «Зо́на для розворо́ту»** – дорожній знак 5.30, котрий інформує водія про те, що на шляху руху є місце

для розвороту, зона котрого вказана на знаку. В межах дії цього знаку поворот ліворуч заборонений. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється біля розривів в розділювальній смузі, а на дорогах без розділювальної смуги – біля місць, призначених для розвороту.

5.30

За необхідності завчасного попередження водіїв про те, що на шляху їх руху є місце для розвороту, знак 5.30 встановлюється попередньо з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкту».

Якщо необхідно дозволити розворот тільки одному виду транспортних засобів, то знак 5.30 встановлюється разом з однією із табличок 7.5.1–7.5.8 «Вид транспортного засобу».

**456. Зо́на небезпе́ки** – визначена просторова область, в якій проявляється дія небезпечних та шкідливих факторів, що мають місце в системі. Наприклад, місце ДТП.

**457. «Зо́на обме́ження максима́льної шви́дкості»** – дорожній знак 3.31, котрий забороняє в зоні (населений пункт, мікрорайон, зона відпочинку тощо) рух із швидкістю, яка перевищує зазначену на знаку. Відноситься до групи заборонних знаків. Знак застосовується в разі, коли швидкість транспортних засобів необхідно обмежити на певній території (зона відпочинку, парк, автодром, автозаправка тощо, де немає чітко виражених доріг). Знак 3.31 може встановлюватися також перед в'їздами на території підприємств, автостоянок, інші території, де доцільне обмеження швидкості.

3.31

Зона дії цього знака – до скасування обмеження установкою знака 3.32 «Кінець зони обмеження максимальної швидкості».

**458. «Зо́на обме́женої стоя́нки»** – дорожній знак 3.38, котрий визначає територію в населеному пункті, на якій тривалість стоянки обмежена незалежно від того, чи справляється за це плата. У нижній частині знака можуть бути зазначені умови обмеження стоянки. Відноситься до групи заборонних знаків.

3.38

Забороняється стоянка в позначеній зоні тривалістю більше тієї, яка зазначена на табличках 7.4.1 «Суботні,

недільні та святкові дні», 7.4.2 «Робочі дні», 7.4.3–7.4.7 «Дні тижня, час доби, протягом яких діє знак» і 7.19 «Обмеження тривалості стоянки». У відповідних випадках на знакові за допомогою цих додаткових табличок зазначаються дні і час доби, протягом яких діє обмеження, а також його умови (рис. 1).

7.4.1 7.4.2 7.4.3 7.4.4

7.4.5 7.4.6 7.4.7 7.19

**Рис. 1.** *Таблички, які можуть застосовуватися разом з дорожнім знаком 3.38*

Знак 3.38 застосовується у разі потреби введення обмеження стоянки на окремій території, площі тощо, на якій *тривалість стоянки обмежена*, незалежно від того, платна вона чи безкоштовна.

Зона дії знака – до скасування обмеження. У кінці зони встановлюється знак 3.39 «Кінець зони обмеженої стоянки» (рис. 2).

3.39

Розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю»

**Рис. 2.** *Дія знака 3.39 не поширюється на водіїв з інвалідністю*

У зоні дії знаку *дозволяється стоянка таксі з увімкненим таксометром*.

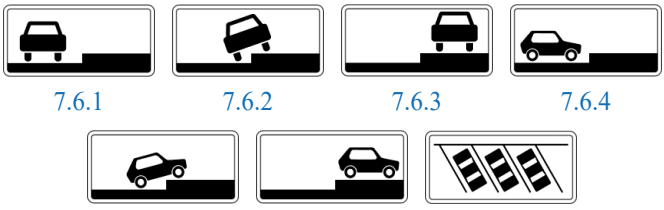
Дія знака 3.38 не поширюється на транспортні засоби з розпізнавальним знаком «Водій з інвалідністю» (рис. 2).

5.43

**459. «Зо́на стоя́нки»** – дорожній знак 5.43, котрий позначає початок зони, де дозволено стоянку на проїзній частині або вздовж проїзної частини за умов, що зазначаються на знаку або додаткових табличках під ним. Знак 5.43 з однією з табличок 7.6.1–7.6.7 позначає спосіб поставлення автомобіля. На знаку 5.43 може бути нанесено зображення табличок до дорожніх знаків. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

**Фото 1.** *Межі ділянки для стоянки транспортних засобів на проїзній частині (виділено лінією 1.1 синього кольору)*

Знак застосовується для позначення початку зони, де дозволена *стоянка на проїзній частині* або *на проїзній частині і тротуарі*. Знак 5.43 з однією з табличок 7.6.1–7.6.7 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку» (рис. 1) застосовується для позначення способу постановки автомобіля. У цьому випадку межі зони стоянки транспортних засобів позначаються *дорожньою розміткою 1.1 синього кольору* відповідно до вимог ДСТУ 2587:2010 (фото 1).


7.6.1 7.6.2 7.6.3 7.6.4

7.6.5 7.6.6 7.6.7

**Рис. 1.** *Таблички 7.6.1–7.6.7, які способи розміщення транспортних засобів на стоянці*

**460. Зосере́дженість** (*водія*) – спрямованість або зібраність (думок, уваги) водія, заглибленість у свої думки

і почуття, у власний душевний світ; властивість уваги, яка означає не тільки відволікання від другорядного, а й гальмування побічних стимулів, які не стосуються провідної діяльності. Наприклад, зосередженість водія на дорожній обстановці (проїзній частині, порядку виконання обгону тощо).

**461. Зупи́нення тра́нспортного за́собу** (*згідно ЗУ «Про Національну поліцію»*) (*юрид.*) – поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі: 1) якщо водій порушив Правила дорожнього руху; 2) якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу; 3) якщо є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення; 4) якщо транспортний засіб перебуває в розшуку; 5) якщо необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути; 6) якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод; 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 причину зупинення ним транспортного засобу з детальним описом підстави зупинки, визначеної у статті 35 ЗУ «Про Національну поліцію».

**462. Зупи́нка** – припинення руху транспортного засобу для посадки (висадки) пасажирів або завантаження (вивантаження) вантажу, виконання вимог Правил дорожнього руху. Перед З. водій транспортного засобу зобов'язаний перестроїтися на проїзній частині, подавши попереджувальний сигнал повороту, і виконати З. біля тротуару або на узбіччі, а за їх відсутності – біля проїзної частини тільки в один ряд. Мотоцикли без коляски та велосипеди дозволяється розміщувати під час зупинки у два ряди. Ставити транспортний засіб під кутом до краю проїзної частини дозволяється лише там, де він не створить перешкод руху інших транспортних засобів. Водій повинен завчасно визначити місце З., щоб транспортний засіб, котрий зупинився, не створював перешкод іншим учасникам дорожнього руху.

З. зазвичай проводиться на правому боці проїзної частини. Однак допускається З. транспортних засобів і на лівому боці дороги: у межах населених пунктів на дорогах з одностороннім рухом за наявності зліва тротуару та на дорогах з однією смугою для руху в кожному напрямку, що не мають трамвайних колій посередині дороги.

Перш ніж покинути водієві своє місце або залишити транспортний засіб, водій зобов'язаний вжити необхідних запобіжних заходів, що виключають самовільний рух транспортного засобу та використання його сторонніми особами без водія.

З. заборонено: на лівому боці дороги (крім згаданих вище випадків); на залізничних переїздах, у тунелях та під естакадами, мостами або шляхопроводами; на позначених пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків, а також на перехресті і ближче 10 м від краю проїзних частин перехрестя, що перетинаються, за винятком сторони навпроти бічного проїзду на тристоронніх перехрестях, що мають суцільну лінію розмітки або розділювальну смугу; у місцях, де відстань між суцільною лінією поздовжньої розмітки та транспортним засобом, що зупинився, менше 3 м; у місцях, де транспортний засіб закриє від інших водіїв сигнали світлофора чи дорожні знаки; ближче 30 м від зупинного майданчика, а також від знаків

5.45.1 «Пункт зупинки автобуса», 5.46.1 «Пункт зупинки трамвая», 5.47 «Пункт зупинки тролейбуса», 5.49 «Місце зупинки таксі», якщо це створить перешкоди руху маршрутних транспортних засобів, що рухаються встановленими маршрутами, або таксі; у місцях, де нанесено жовту суцільну лінію дорожньої розмітки для позначення зони заборони З. та стоянки транспортних засобів.

У місцях З. маршрутних автобусів, тролейбусів та стоянки таксі можуть бути нанесені зигзагоподібні жовті лінії дорожньої розмітки 1.17.1–1.17.2 (жовтого кольору, відповідно зупинка маршрутних транспортних засобів і зупинки трамвая) та розмітка 1.17.3 (зона для стоянки таксі). З. в цих місцях заборонена навіть за відсутності маршрутних транспортних засобів на місці зупинки та в інших випадках (це створить перешкоди руху автобусам, тролейбусам та таксі).

Забороняється відчиняти двері транспортного засобу, якщо це загрожує безпеці та створює перешкоди іншим учасникам руху. При цьому відповідальність за порушення безпеки руху покладається і на водія, і на пасажирів транспортного засобу, що зупинився, оскільки відкриті двері становлять небезпеку для транспортних засобів, котрі об'їжджають його, особливо для велосипедистів, які об'їжджають автомобіль, що стоїть на дорозі праворуч або ліворуч. Крім того, створюється небезпека і для людей, що виходять з автомобіля.

Під зупинковим майданчиком мається на увазі і майданчик як такий, і вся заїзна кишеня (якщо вона є), а за наявності перехідно-швидкісних смуг – і ці смуги.

Крім навмисної, З. може бути вимушеною, наприклад, з технічних причин (несправність транспортного засобу), внаслідок раптового погіршення психофізіологічного стану водія чи пасажирів, появи перешкоди для руху або викликаною загрозою для інших учасників руху, що створюється вантажем, котрий перевозиться (наприклад, внаслідок падіння).

У разі вимушеної З. на проїзній частині водій мотоцикла без коляски, мопеда повинен відвести свій транспортний засіб за межі проїзної частини.

При вимушеній З. механічного транспортного засобу (крім мотоцикла без коляски) на проїзній частині, залізничному переїзді, у тунелях, під естакадою, мостом, шляхопроводом або в іншому місці, де механічний транспортний засіб, що зупинився, не може бути своєчасно поміченим іншими водіями, його водій зобов'язаний включити незалежно від часу доби аварійну світлову сигналізацію, а при її несправності чи відсутності – виставити на відстань 20–40 м позаду транспортного засобу знак аварійної З. або червоний миготливий ліхтар, а потім вжити заходів для того, щоб відвести транспортний засіб із небезпечної зони.

У темну пору доби або в інших умовах недостатньої видимості при З. транспортного засобу на неосвітлених ділянках доріг водій повинен увімкнути габаритні або стоянкові вогні, а якщо вони несправні, то транспортний засіб має бути відведений за межі дороги. Якщо це неможливо, необхідно виставити на відстані 20–40 м за механічним транспортним засобом (крім мотоцикла без коляски) знак аварійної З. або червоний миготливий ліхтар.

**463. Зупи́нка** (*архіт.*) – спеціально обладнаний пункт для очікування автобуса та посадки і висадки пасажирів.

**464. Зупи́нка** (*за визначенням ПДР*) – припинення руху транспортного засобу на час до 5 хвилин або більше, якщо це необхідно для посадки (висадки) пасажирів чи завантаження (розвантаження) вантажу, виконання вимог цих Правил (надання переваги в русі, виконання вимог регулювальника, сигналів світлофора тощо).

**465. Зупи́нковий майда́нчик** – спеціально облаштований майданчик з твердим покриттям для зупинки маршрутного транспорту за межами проїзної частини автомобільної дороги або на окремо виділеній смузі для руху маршрутного транспорту.

**466. Зупи́нковий шлях** – відстань, пройдена транспортним засобом з моменту, коли водій виявив небезпеку, до повної зупинки. Складається з шляху, пройденого транспортним засобом під час реакції водія та за

час спрацьовування приводу гальм, а також гальмівного шляху.

У табл. 1 наведено значення З.ш. залежно від швидкості руху та типу транспортного засобу.

Таблиця 1

**Залежність довжини зупинкового шляху від виду транспортного засобу і швидкості руху**

| Транспортний засіб | Зупинковий шлях, м, при швидкості руху, км/год | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 30 | 50 | 60 | 70 | 90 |
| Легкові автомобілі і автомобілі, сконструйовані на їх базі | 18 | 38,1 | 50,5 | 64,5 | 97,3 |
| Вантажні автомобілі з повною масою не менше або рівною 8 т, а також автопоїзда, сконструйовані на їх базі; автобуси довжиною не більше 7,5 м | 20,3 | 44,5 | 59,7 | 77,0 | 118,0 |
| Вантажні автомобілі з повною масою більше 8 т, а також автопоїзда, сконструйовані на їх базі; автобуси довжиною більше 7,5 м | 21,8 | 48,7 | 65,7 | 85,2 | 131,5 |
| Мотоцикли без коляски | 18,3 | 38,9 | 51,7 | 66,1 | 100,0 |
| Мотоцикли з коляскою | 19,0 | 40,9 | 54,5 | 69,9 | 106,3 |

**467. «Зупи́нку забороно́нено»** – дорожній знак 3.34, який забороняє зупинку та стоянку всіх транспортних засобів, крім транспортних засобів загально користування, що рухаються за встановленими маршрутами, легкових автомобілів та мотовізників, котрими керують особи з інвалідністю (рис. 1), а також таксі, що здійснює посадку або висадку пасажирів (розвантаження чи завантаження вантажу). Належить до групи заборонних знаків.

3.34

7.18

Розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю»

**Рис. 1.** *Табличка 7.18 та розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю»*

Дія знака 3.34 поширюється від місця встановлення до найближчого перехрестя, а у населеному пункті за відсутності перехрестя – до кінця населеного пункту. Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, на яких запроваджено відповідне обмеження, і діє тільки на той бік проїзної частини дороги, на якій він встановлений. На ділянках доріг з кількістю смуг для руху в одному напрямку не менше двох знак 3.34 застосовується там, де в залежності від інтенсивності руху при об'їзді транспортних засобів, які зупинилися, створюється підвищена небезпека зіткнень (табл. 1).

Таблиця 1

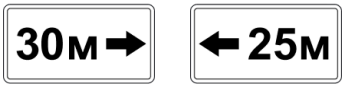
**Запровадження обмежень дорожнім знаком 3.34 щодо зупинки та стоянки транспортних засобів в залежності від інтенсивності дорожнього руху смугою**

| Значення дороги | Інтенсивність руху смугою автомобілів/годину (середня), більше |
|---|---|
| Безперервного руху | 600 |
| Регульованого руху | 350 |
| Інші дороги | 300 |

Знак може бути повторно встановлений після закінчення населеного пункту або безпосередньо за перехрестям за необхідності зберегти обмеження, введене цим знаком, встановленим відповідно до перехрестя або до кінця населеного пункту. За потреби зона дії знака 3.34 може бути зменшена встановленням повторного знака 3.34 з однією з табличок – 7.2.1 та 7.2.3 «Зона дії».

Знак 3.34 встановлюється з обох боків дороги в місцях перетину її повітряними лініями електропередач напругою 330 кВ і більше на відстані не менше 10 м від межі зони, що охороняє ці лінії електропередачі.

У разі необхідності заборонити зупинку вздовж одного боку майдану, фасаду будівлі тощо та коли знак 3.34 не може бути встановлений так, щоб всі водії були поінформовані про введену заборону, то дозволяється встановлювати його одночасно з однією з табличок 7.2.5 або 7.2.6 «Зона дії» (рис. 2) чи одночасно з обома на протилежному боці дороги при в'їзді на площу або при під'їзді до будинку лицьовою стороною до водіїв транспортних засобів, які наближаються.

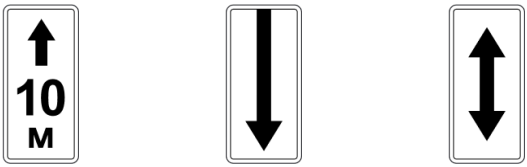



7.2.5 7.2.6

**Рис. 2.** *Таблички 7.2.5 та 7.2.6*

У зоні дії цього знака *дозволяється зупинка транспортних засобів, які рухаються за встановленими маршрутами*, у визначених для цього місцях. Дія знака 3.34 з табличкою 7.18 «Крім осіб з інвалідністю» (рис. 1) не поширюється на транспортні засоби з розпізнавальним знаком «Водій з інвалідністю» (пункт 2.8 Правил).

Якщо немає необхідності поширювати зону дії знака до найближчого по ходу руху перехрестя, то в кінці зони дії знака встановлюється знак 3.34 з табличкою 7.2.3 «Зона дії», посередині – з табличкою 7.2.4 «Зона дії» або застосовується табличка 7.2.2 «Зона дії» при зоні дії знаку до 100 м (рис. 3).




7.2.2 7.2.3 7.2.4

**Рис. 3.** *Таблички 7.2.2, 7.2.3 та 7.2.4 до дорожніх знаків*

Не переривається дія знака в місцях виїзду з прилеглих територій і в місцях перетину (прилягання) польових,

лісових та інших доріг без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету. За необхідності зона і час дії можуть бути конкретизовані застосуванням відповідної таблички.

У населених пунктах знак 3.34 застосовується з табличками 7.2.2–7.2.6 «Зона дії», 7.4.1–7.4.7 «Час дії», 7.5.1–7.5.6 «Вид транспортного засобу» і 7.18 «Крім осіб з інвалідністю» (рис. 4).

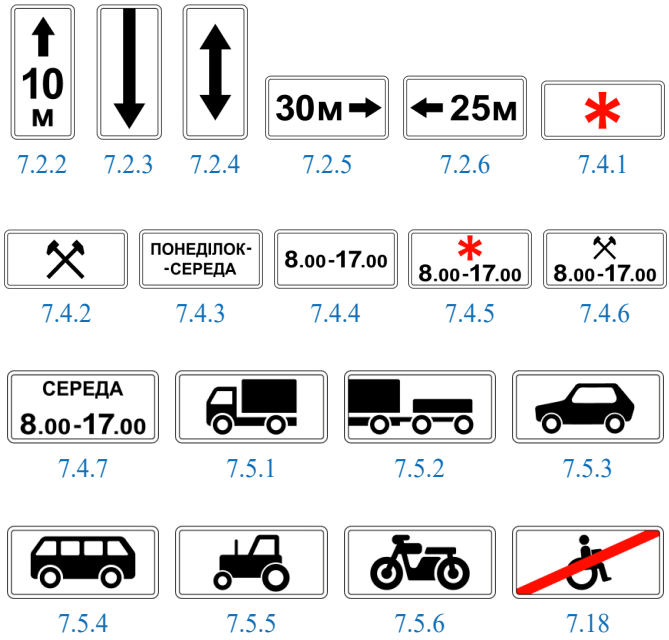



**Рис. 4.** *Таблички, які застосовуються разом із знаком 3.34*

Знак 3.34 може застосовуватись (дублюватися) у поєднанні з розміткою 1.4 (вузька суцільна лінія жовтого кольору), при цьому зона дії знака визначається довжиною лінії розмітки (рис. 5).

1.4

**Рис. 5.** *Дорожня розмітка 1.4*

## І

**468. Ідентифіка́ція тра́нспортного за́собу** (*при проведенні обов'язкового технічного контролю транспортного засобу*) – процес визначення категорії, типу, моделі, марки, призначення, виробника та особливостей конструкції транспортного засобу станом на дату першої реєстрації в Україні згідно з маркуванням, реєстраційними документами, експлуатаційною документацією та інформаційними матеріалами виробника, а також звірки ідентифікаційних номерів, екологічного рівня за документацією виробника та (або) документами щодо переобладнання і номерних знаків транспортного засобу за реєстраційними документами, установлення його комплектності.

**469. Ілю́зія** (*водія*) (*лат. illusion* – омана) – 1) неадекватне, помилкове відтворення в уяві людини якогось об'єкта та його властивостей завдяки хибам сприймання дійсності, установкам, очікуванням тощо, котре виникає під впливом зовнішнього подразника або хворобливого стану нервової системи. Ілюзії виникають з різних причин: несприятливих умов навколишнього середовища (туман, темрява), дефектів у діяльності органів чуття, напруженого очікування, емоційного збудження, афекту, який дезорганізує психіку й поведінку людини, послаблення уваги. Ілюзія відмінна від галюцинації, при якій реального зовнішнього об'єкта немає; 2) необґрунтована надія, нездійсненна мрія. Наприклад, ілюзія водія – неадекватне, помилкове відтворення в уяві водія об'єкта (дороги, дорожньої обстановки, учасників дорожнього руху тощо) та його властивостей завдяки хибам сприймання, установкам, очікуванням тощо.

**470. Імобіліза́ція** (*мед.*) – забезпечення нерухомості кісток в місці перелому, що дозволяє уникати травматичного шоку.

**471. Імпереати́в** (*лат. imperativus* – наказовий) – повеління, вимога, наказ, безумовний принцип поведінки. Поняття «категоричний імператив» введено І. Кантом як моральний закон. Поняття «категоричний імператив» часто

вживається для позначення загальноприйнятих моральних вимог сучасності (збереження природи, боротьба за мир тощо). В ПДР України існує група наказових знаків, знаки котрої зобов'язують учасників дорожнього руху чітко і беззаперечно виконувати їх вимоги.

**472. Імпульси́вність** (*водія*) (*лат. impulsus* – удар, поштовх) – риса вдачі, характеру людини, що виявляється в нестриманості, схильності діяти під впливом першої спонуки, потягу. Імпульсивність може бути результатом невміння керувати собою, безвілля, відсутності самовладання, а також вікових і типологічних особливостей людини при деяких захворюваннях нервової системи (неврастенія).

**473. Інва́зія** (*мед.*) (*лат. in* – префікс *у* + *vadere* – йти) – початок хвороби, потрапляння бактерій в організм.

**474. Інгаля́ція** (*лат. inhalatum* – вдихати) – вдихання людиною газоподібних речовин, аерозолів як спосіб уведення в організм лікарських препаратів із лікувально-профілактичною метою.

**475. Інтенси́вність ру́ху** – кількість транспортних засобів, пішоходів або велосипедистів, які перетинають переріз смуги руху, вулиці, дороги, тротуару, пішохідної або велосипедної доріжки, пішохідного переходу або велосипедного переїзду за одиницю часу.

**476. Інтерва́л** – відстань між боковою стороною транспортного засобу та іншими найближчими об'єктами (транспортними засобами). У залежності від швидкості руху водій зобов'язаний обирати такий І., щоб забезпечити безпеку руху. Від краю дороги водію рекомендується дотримуватись І., котрий дорівнює 0,6–1 м.

**477. Інтоксика́ція** (*мед.*) – отруєння організму токсичними сполуками екзогенного чи ендогенного походження; порушення функцій або пошкодження органів внаслідок впливу отрут або токсинів, котрі проникають в організм чи котрі утворилися в ньому.

**478. Інфа́ркт міока́рда** (*мед.*) – ішемічний некроз (відмирання, омертвіння) ділянки м'яза серця, що виникає

внаслідок тривалої гострої невідповідності між потребою міокарда в кисні і можливостями доставки його по коронарних судинах; гостре захворювання, зумовлене розвитком некрозу (омертвіння) у серцевому м'язі, є однією з форм ішемічної хвороби серця, що вимагає надання хворому невідкладної допомоги

**479. Інфекці́йні хворо́би** (*мед.*) – розлади здоров'я людей, що викликані живими збудниками, продуктами їх життєдіяльності (токсинами), патогенними білками (пріонами); група захворювань, спричинених патогенними й умовно-патогенними мікробами та вірусами, для яких характерна заразність, прихований інкубаційний період, циклічність розвитку клінічних симптомів та формування специфічного імунітету. Передаються від заражених осіб здоровим і схильні до масового розповсюдження; відрізняються від інших захворювань тим, що викликаються визначеним живим збудником, передаються від хворого організму здоровому і можуть викликати епідемії.

**480. Інфе́кція або зара́жування хворо́бою** (*мед.*) (*лат., англ. infection* – проникнення в організм хвороботворних мікробів; інфікування, зараження) – 1) стан, коли в організм потрапляє *чужорідний агент – патоген* (бактерія, паразитичний грибок, найпростіший організм, гельмінти, вірусабо пріон), який розмножується і може чинити хвороботворний ефект; 2) біологічне явище, суть котрого полягає у специфічній взаємодії чутливого організму-хазяїна (тварини, людини, рослини) з патогенними мікроорганізмами-збудниками внаслідок проникнення останніх у макроорганізм та розмноження їх там; 3) взаємодія патогенного мікроорганізму та макроорганізму з порушенням фізіологічних функцій макроорганізму і формуванням морфологічної основи хвороби. Проявляється у різних формах – від носійства до інфекційної хвороби.

**481. Інформати́вність тра́нспортного за́собу** – властивість рейкового і нерейкового транспортних засобів забезпечувати водія та інших учасників дорожнього руху інформацією про його стан, режим руху й передбачувані маневри.

У процесі руху водій одержує інформацію про технічний стан керованого ним транспортного засобу (*внутрішня інформація*) і одночасно від транспортних засобів, що знаходяться в його геометричному полі зору (*зовнішня інформація*).

Інформативність може бути *візуальною* (форма, розміри транспортного засобу, колір кузова, елементи облаштування салону, світлосигнального устаткування), *звуковою* (звукові сигналізатори, радіоінформація, шум двигуна, трансмісії тощо), *тактильною* (вплив органів керування на дії водія).

*До зовнішньої візуальної інформативності* транспортного засобу *входять*: 1) *пасивна інформативність*, що визначається як потенційні властивості транспортного засобу передавати інформацію *без затрат енергії*. До неї відносяться форма, розміри, кольорографічні властивості кузова і світлоповертальні (катафотуючі) пристрої, встановлені на транспортний засіб; 2) *активна інформативність*, яка визначається як потенційні властивості транспортного засобу передавати інформацію з *певними енергетичними витратами*. До неї відносяться системи освітлення, світлова і звукова сигналізація.

Кольорографічні властивості транспортних засобів повинні відповідати наступним *вимогам*: 1) *сигнальність*, тобто ефективне зорове виділення автомобіля з транспортного потоку; 2) *розпізнавальність*, тобто позначення за допомогою кольору, маркування і графіки цільового призначення транспортного засобу; 3) *психофізіологічна комфортність*, тобто відсутність порушення психофізіологічних характеристик у спостерігача при тривалій дії кольору на його зір.

Однією з вимог, що ставляться до транспортного засобу, є забезпечення необхідного *контрасту між його кольором і фоном навколишнього середовища*. Так, наприклад, зелений автомобіль весною і влітку, або сірий і коричневий − восени, або білий − взимку можуть не тільки не створити необхідного контрасту, але й повністю злитися з домінуючим кольором навколишнього середовища. Автомобілі, забарвлені в яскраві світлі тони, за даними статистики,

*рідше потрапляють в ДТП*. Тому в цілях безпеки переважно фарбують транспортні засоби в яскраві кольори – білий, оранжевий, жовтий, світло червоний.

*Світлоповертачі* – це пристрої, які відображають світловий потік, що падає на них, у напрямі джерела світла. Світлоповертачі згідно з міжнародними і вітчизняними стандартами призначені для позначення габаритів транспортного засобу або дорожніх знаків в темний час доби шляхом віддзеркалення світла, що падає на них.

Якість світлоповертачів визначається коефіцієнтом сили світла (КСС), що є відношенням сили світла, відображеного світлоповертачем в даному напрямі, до освітленості на світлоповертачі при заданих кутах освітлення, спостереження і повороту.

Коефіцієнт сили світла вимірюється в канделах на люкс і показує, яку силу світла відображає у бік джерела кожна одиниця освітленості світлоповертача. Найбільшого розповсюдження на автомобільному транспорті отримали світлоповертачі двох типів: *шарові і площиннопризмові*.

*Перевага шарових світлоповертачів* полягає у великому діапазоні кутів віддзеркалення світлового потоку, при якому забезпечена видимість в межах до 175°. Крім того, вони можуть бути використані на криволінійній поверхні. До їх недоліків слід віднести невисокий коефіцієнт сили світла, що забезпечує видимість в світлі фар на відстані до 100 м.

*Перевагою площиннопризмових світлоповертачів* є високий коефіцієнт сили світла, що забезпечує їх видимість у світлі фар на відстані до 600 м. До недоліків слід віднести малий кут світлоповертання (±35°) і неможливість використовування на криволінійних поверхнях.

*Система автономного освітлення транспортного засобу* призначена для забезпечення видимості в умовах недостатнього рівня зовнішнього освітлення. В даний час всі автомобілі, що випускаються, оснащуються так званими *головними фарами*, що мають в своєму складі два типи освітлення: *ближній* і *дальній*. Крім того, на автомобілі можуть встановлюватися додатково ширококутні *протитуманні фари, ходові вогні, фари-прожектори дальньої*

*дії* (швидкісне світло), *фари заднього ходу*. Продовжуються дослідження по створенню так званого «міського світла», призначеного для руху в місті у темний час доби.

*Ширококутні протитуманні фари* призначені для поліпшення умов видимості при русі горизонтальними кривими малих радіусів, проїзді перетинів доріг, у разі зниженої прозорості атмосфери (туман, дощ, сніг тощо).

*Фари-прожектори* використовуються при русі з високими швидкостями на позаміських прямолінійних ділянках доріг з низькою інтенсивністю руху.

Найбільш поширені фари ближнього світла з європейською і американською асиметричними системами. Європейська *асиметрична система* встановлюється на багатьох мотоциклах і колісних тракторах.

У нашій країні в даний час рівноправно експлуатуються на автомобілях обидві асиметричні системи. Спостерігається поступовий перехід до європейської асиметричної системи. Заводи, що випускають вітчизняні автомобілі, оснащують їх фарами з європейськими асиметричним світлоповертачами ближнього світла. *Принципова відмінність* між двома системами полягає в наступному. В європейській системі світловий потік створюється ниткою накалювання, зміщеною щодо фокусу відбивача у бік розсіювача фари. Під ниткою накалювання лампи розташований непрозорий екран, що створює межу розділювання між світлом і тінню при формуванні світлового променя. Ліва частина межі променя горизонтальна (на вертикальній площині), а права піднята над горизонтом на 15°. Це усуває випромінювання у напряму очей водія зустрічного транспортного засобу і покращує освітленість правої сторони дороги та узбіччя. В американській системі нитка накалювання зміщена щодо осі відбивача вгору і вліво, внаслідок чого світловий потік розподіляється більше вправо і вниз, дещо знижуючи рівень засліплення водіїв зустрічних транспортних засобів і збільшуючи освітленість правого узбіччя.

В основі європейської системи ближнього світла лежить вимога не засліплювати зустрічного водія, а в американській ця вимога виконується за можливості

(в основному відбувається збільшення рівня яскравості адаптації за рахунок більш інтенсивного світлового потоку). Ця принципова відмінність дозволяє вважати більш перспективною європейську асиметричну систему, що підтверджується, крім того, успішним застосуванням в ній галогенних ламп. Фари дальнього світла з європейською і американською системами не мають принципових відмінностей. Частіше за все дальнє і ближнє світло конструктивно поєднується в одній фарі.

Протягом всього періоду існування системи автономного освітлення відбувався постійний процес її вдосконалення. Деякі елементи і пристрої, реалізовані в системі освітлення, що знаходяться у стадії розробки, описані нижче. Галогенові та криптонові лампи дозволяють при одній і тій же потужності отримати *в два рази більший світловий потік*. Стабілізатори напряму світлового променя фари (*компенсатори навантаження*) призначені для збереження постійності встановленого режиму фар незалежно від ступеня завантаження автомобіля.

*Фарні склоочисники і склообмивачі* призначені для очищення фар від забруднення. Це дозволяє забезпечити практично постійною величину світлового потоку. Останнім часом фарні склоочисники і склообмивачі встановлюють все частіше.

*Автоматичні перемикачі світла* звільняють водія від необхідності ручного перемикання світла фар. Досягнувши допустимого рівня освітленості на рівні очей водія, здійснюється автоматичний перехід на режим ближнього світла. Після роз'їзду зустрічних автомобілів відбувається автоматичне перемикання ближнього світла на дальній.

*Поляризоване світло* з ряду причин дотепер не застосовується на автомобілях, хоча можливість його використовування в освітлювальних приладах була доведена ще в 30-ті роки XX століття. Останнім часом інтерес дослідників до нього зріс, зважаючи на застосування галогенних ламп, а також враховуючи подальший розвиток фізики і хімії рідкокристалічних елементів (РК). Роботи з вдосконалення поляризованої системи головного освітлення автомобіля ведуться у ряді країн (Україні, Росії, Англії,

Німеччині, США, Японія та ін.). Проте експерименти З використанням поляризованого світла виявили *ряд недоліків*, основними з яких є втрати до 50 % світлового потоку, наявність засліплюючої дії при крені автомобіля, недосконаліть поляризаторів, неможливість одночасного переоснащення всього парку автомобілів поляризованою системою освітлення.

*Система зовнішньої світлової сигналізації* призначена для передачі інформації про положення транспортного засобу в просторі (на дорозі) по відношенню до інших учасників дорожнього руху, про маневри і стан транспортних засобів. Інформація, що передається зовнішніми світловими сигналами, сприяє правильному прогнозуванню учасниками руху подальшої дорожньо-транспортної ситуації.

До світлової сигналізації ставляться наступні вимоги: 1) забезпечення надійного сприйняття переданої інформації в різних дорожньо-транспортних ситуаціях; 2) забезпечення безпомилкової інтерпретації сигналів при мінімальному часі сприйняття; 3) виключення засліпленості і дискомфортності зорового сприйняття. *Основними властивостями приладів світлової сигналізації*, що визначають їх інформативність, є: склад (комплектація) автомобіля, розташування на транспортному засобі, колір, сила світла, розмір, форма, режим роботи. В даний час визначився мінімальний обов'язковий *комплект зовнішніх світлосигнальних приладів*: сигнали гальмування, габаритні вогні (передні і задні), покажчики поворотів (передні і задні), сигнал руху заднім ходом, освітлення номерного знака, знак автопоїзда.

Окрім перерахованих, існують *додаткові сигнали*, що рекомендуються міжнародними стандартами, – сигнал збільшення габариту автомобіля при відкритті дверей, світловий покажчик уповільнення руху, контурні та бічні ліхтарі, застережливі трикутники та ін.

Інформація, що передається за допомогою зовнішніх світлових сигналів, повинна бути достатньою для правильної оцінки водієм дорожньо-транспортної ситуації, але її обсяг не повинен створювати інформаційного

перевантаження. Важливість цієї вимоги зростає із збільшенням протягом останнього часу інтенсивності транспортних потоків. Необхідною є інформація, що використовується учасниками дорожнього руху для визначення габаритів, дистанції, швидкості руху, для виявлення факту прискорення і визначення його напряму та інтенсивності, для прогнозування зміни режиму руху. Основне функціональне завдання зовнішніх світлових сигналів – своєчасне інформування учасників руху про зміну режиму пересування транспортного засобу.

*Внутрішня інформативність транспортного засобу* – це потенційні властивості приладів, сигналізаторів і органів керування забезпечувати водія необхідною інформацією про режим руху транспортного засобу, стан систем і агрегатів, а також про процеси, що відбуваються в них. *Внутрішня візуальна інформативність автомобіля* визначається кількісними і якісними характеристиками приладів та світлових сигналізаторів, скомпонованих на панелі приладів. На сприйняття інформації, що відображається приладами і сигналізаторами, водієві виділяється обмежений час в тих ситуаціях, які дозволяють, за його оцінкою, переключити увагу. В цей обмежений час водій повинен отримати необхідну інформацію від декількох сигнальних приладів, що мають різні інформативні характеристики (розмір, форма, їх розташування в полі зору). Для оптимізації процесу сприйняття внутрішньої інформації в основу компонування панелі приладів можуть бути закладені різні *принципи: 1) принцип значущості*, згідно якого центральне місце на панелі повинні займати прилади і сигналізатори, що відображають інформацію, пов'язану з безпекою руху; 2) *принцип частоти*, згідно якого в центральній частині панелі встановлюються прилади, до яких частіше звертається водій (спідометр, покажчик тиску масла, покажчик температури охолоджувальної рідини, покажчик рівня палива); 3) *принцип функціональності*, згідно з яким прилади об'єднуються відповідно до їх функцій. Так, наприклад, лічильник пройденого шляху розташовують спільно із спідометром, сигналізатор резервного запасу палива розташовують спільно з покажчиком рівня

палива, амперметр і вольтметр іноді об'єднують в одному приладі. Застосування двох перших принципів приводить до зменшення часу на виявлення змін у показах приладів. Застосування другого і третього принципів приводить до зменшення часу на прочитання показів приладів.

У сьогоднішніх умовах практично відсутні нормативні документи, що регламентують вимоги до номенклатури, розміщення і характеристик приладів та сигналізаторів. Деякі прилади і світлові сигналізатори повинні встановлюватися на автомобілі обов'язково для забезпечення безпеки руху. До них відносяться: *спідометр, манометр пневматичного приводу гальм, сигналізатори перемикання фар, включення покажчиків поворотів, відкриття дверей автобусів, аварійного стану робочої гальмівної системи, включення гальма стоянки, низького тиску масла в системі мащення, перегріву двигуна, резерву палива*.

Символи, які вживаються для позначення світлових сигналізаторів, контрольних приладів і органів керування, *уніфіковані*. Зображення символів та вимоги щодо їх застосування містяться в міжнародних рекомендаціях. Для *контрольних сигнальних пристроїв* пропонується використовувати червоний, оранжевий, зелений і голубий кольори. Режим їх роботи може бути миготливий і постійний. *Червоний колір* рекомендується для позначення аварійної сигналізації: про недостатність рівня гальмівної рідини в бачку, падінні тиску в системі мащення тощо. *Зелений колір* рекомендується для позначення контролю включення пристроїв, що працюють при русі автомобіля (покажчики поворотів, габаритних вогнів, опалювача тощо). *Оранжевий колір* рекомендується для позначення контролю включення пристроїв, при дії яких подальший рух неприпустимий (гальмо стоянки) або для позначення сигналізації про безаварійний стан систем і агрегатів (розряд акумуляторної батареї), а також для інших сигналізаторів, розташованих на периферії поля зору водія. *Голубий колір* рекомендується для контролю включення дальнього світла фар.

Вдосконалення конструктивних параметрів автомобіля приводять, з одного боку, до полегшення і спрощення процесу керування транспортним засобом, а з іншого – до

підвищення інформаційного навантаження, пов'язаного з необхідністю контролювати стан систем і агрегатів, що забезпечують безпеку та економічність руху. Процес автоматизації керування, що продовжується автовиробниками й в сьогоднішніх умовах, як це не парадоксально, приводить до подальшого збільшення інформації, що надається водієві в різній формі. Причому водій за допомогою пристроїв може отримати детальну інформацію про стан систем і агрегатів не тільки в русі, але і під час стоянки.

*Звукова інформативність* – ця властивість транспортного засобу забезпечувати водія необхідною звуковою інформацією. Звукові сигнали в поєднанні із зоровими дають кращий результат, ніж кожний з них окремо. *Перевага звукових сигналів* полягає в можливості їх сприймання без повороту голови, тобто без відволікання від зорової інформації.

Шум знижує ймовірність виявлення звукового сигналу, що необхідно враховувати при формуванні звукової компетенції водія. В середньому рівень звуку повинен перевищувати рівень шуму на 20 дБ і має бути вищим за абсолютний поріг на 40...60 дБ.

*Тактильна інформативність* – властивість об'єкту формувати відчуття на поверхні шкіри при дії механічних стимулів (тиск, вібрація). При керуванні транспортним засобом ці стимули формуються органами керування: рульовим колесом, педалями, важелем коробки передач, ручками переключення світла фар, кнопками (звуковий сигнал). Органи керування автомобілем передають інформацію водієві або постійно (рульове колесо), або періодично (педаль гальма, перемикач покажчиків поворотів).

Органи керування транспортним засобом можуть бути оціненими за значущістю тих завдань, які вони вирішують у процесі руху, тобто яким чином водій здатен продовжувати безпечно керувати транспортним засобом у разі виходу з ладу цього органу керування.

Незалежно від призначення органів керування їх розміщення в салоні (кабіні) повинно здійснюватися з урахуванням наступних ергономічних *принципів*: 1) економія руху, тобто кількість і відстані рухів (їх амплітуда) водія повинні

бути мінімальними; 2) простота рухів; 3) закінчення попереднього руху повинне бути зручним для початку наступного; 4) оптимальний розподіл навантаження між руками і ногами; 5) розташування органів керування в межах зони досяжності рук і ніг водія. Другорядні органи управління можуть бути розміщеними у межах допустимої або навіть максимальної зони досяжності; 6) дотримання стереотипу рухів (натиснення – включено, відпускання – вимкнено); 7) виключення випадковості включення.

Не дивлячись на уявну простоту класифікаційних ознак і принципів проектування органів керування автомобілем, їх реалізація вимагає надзвичайно складних і кропітких досліджень, оскільки помилка або затримка при маніпулюванні ними мають важкі наслідки.

**482. Інформаці́йно-вказівні́ зна́ки** – засоби регулювання дорожнього руху, котрі призначені для інформування учасників руху про особливості режиму переміщення або про розміщення на шляху прямування населених пунктів і інших об'єктів.

Типова форма групи інформаційно-вказівних знаків

Знаки цієї групи мають прямокутну форму і синій фон, за винятком визначених знаків, які мають *жовтий*, *білий*, *зелений*, *коричневий* та *червоний* фон. Позначення зображень і написів на знаках наносяться білим та чорним кольором, окремих елементів (діагональних ліній, прямокутників, стрілок тощо) – червоним кольором.

Колір знаків в залежності від того, на яких дорогах вони застосовуються, несе визначену інформацію – зелений повідомляє водіям про те, що вони знаходяться на автомагістралі або в'їжджають на неї; синій – про рух по будь-якій іншій дорозі поза населеними пунктами; білий – про рух дорогами в населених пунктах.

**483. Інформа́ція про постражда́лого** (*мед.*) – дані про стан людини та історію подій, що призвели до погіршення її стану, які допомагають визначити обсяг домедичної допомоги особі.

**484. Іррадіа́ція** (*мед.*) (*лат. irradiatio* – віддача) – поширення відчуття болю за межі безпосередньо враженого місця чи органу гілками нервів.

**485. Істо́тна невідпові́дність** (*при проведенні технічного контролю транспортного засобу*) – невідповідність технічного стану транспортного засобу, що характеризується наявністю небезпечного для дорожнього руху недоліку, який не може бути усунений замовником на місці перевірки, за якого допускається можливість руху транспортного засобу у застережному режимі під відповідальність водія.

**486. Ішемі́чна хворо́ба се́рця** (*мед.*) – хронічний патологічний процес, що виникає внаслідок недостатності кровопостачання серцевого м'яза. У більшості випадків є наслідком атеросклерозу коронарних судин.

**487. Ішемі́я** (*мед.*) – зниження належного рівня кровопостачання (погіршення чи повне його припинення) у тканинах, що призводить до нестачі кисню і глюкози, необхідних для клітинного метаболізму.

## Й

**488. Ймові́рність небезпе́ки** – відношення кількості подій з небажаними наслідками до максимально можливого їх числа за конкретний період часу.

**489. Йодона́т** (*мед.*) (*idonatum*) – темнокоричнева рідина із слабким запахом йоду. Легко змішується з водою. Застосовується у виді 1 % розчину для обробки операційного поля і в екстрених випадках – для обробки рук.

**490. Йодофо́рм** (*мед.*) (*iodoformium*) – випускається у виді порошку; з нього можуть виготовлятися мазі або емульсії. Застосовується для лікування гнійних ран.

## К

**491. Ка́лію перманга́нат** (*мед.*) (*kaliipermanganas*) – кристали темно-фіолетового кольору, легко розчиняються у воді. Розчин має слабку дезінфікуючу та дезодоруючу дію. Для обробки гнійних ран застосовують 0,1–0,5 %

розчини, як дубильний засіб при опіках, виразках, пролежнях – 5 % розчини.

**492. Канцероге́нні речови́ни, канцероге́ни** – речовини, що викликають, як правило, злоякісні новоутворення – пухлини. Прикладами можуть бути ароматичні вуглеводні, циклічні аміни, азбест, нікель, хром тощо.

**493. Катастро́фа** – велика за масштабами аварія чи інша подія, що призводить до важких наслідків для людини, тваринного й рослинного світу, змінюючи умови середовища існування.

**494. «Кафе́»** – дорожній знак 6.14, котрий інформує про розташування пункту харчування, де є прохолодні напої, кулінарні вироби тощо.

6.14

*Кафе* – це заклад ресторанного господарства з широким асортиментом страв нескладного приготування, кондитерських виробів і напоїв, у якому застосовується самообслуговування або обслуговування офіціантами. Кафе призначене для організації відпочинку споживачів.

Асортимент продукції цього закладу в порівнянні з рестораном обмежений. Кафе реалізує фірмові, замовлені страви, борошняні кондитерські вироби, напої, купівельні товари. Страви в основному нескладного приготування, розширений асортимент гарячих напоїв (чай, кава, молоко, шоколад та ін.).

**495. Кваліфіка́ція** (*водія*) (*лат. qualis* – який за якістю та *facio* – роблю) – 1) ступінь професійної підготовки працівника, наявність у нього знань, уміння і навичок, необхідних для виконання ним певного виду роботи. Залежно від кваліфікації працівника спеціальна кваліфікаційна комісія присвоює йому певний тарифний розряд згідно з тарифно-кваліфікаційними довідниками; 2) характеристика певного виду роботи, що встановлюється залежно від її складності, точності й відповідальності; 3) характеристика предмета, явища. Наприклад, кваліфікація «тракторист машиніст широкого профілю другого класу», «водій категорії С» тощо.

**496. Квитко́ва ка́са** – спеціально обладнане приміщення, в якому здійснюється оформлення квитків та

документів, що підтверджують право на перевезення багажу, а також їх повернення.

**497. Квито́к** – проїзний документ встановленої форми, який надає право пасажиру на одержання транспортних послуг.

**498. «Ке́мпінг»** – дорожній знак 6.18, котрий інформує учасників руху про те, що на їх шляху є табір автотуристів. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля табору автотуристів, на відстані від нього, яка вказується в нижній частині знаку, або в місці повороту до нього.

6.18

*Ке́мпінг* – сезонний заклад для авто-, мото-, вело туристів з наметами або будинками легкого типу і спеціальними місцями для стоянки і зберігання автомобілів. Кемпінг, зазвичай, обладнаний водопроводом, плитами для приготування їжі, має магазин, пошту, телефон, медпункт та ін.

Кемпінг створюється для попередження самовільної організації стоянок туристів на природі і планового регулювання таких закладів. Відмінною рисою кемпінгів є самообслуговування туристів. Постійними спорудами є адміністративне приміщення з пунктом прокату устаткування і побутових предметів, спальні павільйони з кімнатами на 2–4 особи, кухня, душові, вмивальні та туалети, естакади для огляду і миття автомобілів. Деякі кемпінги входять до складу цілорічних багатопрофільних туристичних готелів, турбаз. Кемпінги споруджуються, як правило, в передмістях, на трасах популярних туристичних маршрутів, у зелених зонах, курортних районах, туристичних центрах. Площа ділянки кемпінгу визначається з розрахунку 100–120 м² на одного туриста. В українській мові термін «кемпінг» набув іншого значення, ніж вихідне англійське слово «camping», під яким мається на увазі вид туризму, пов'язаний з проживанням в наметах, будиночках на колесах або спеціально обладнаних легких будиночках.

**499. Керо́ваність тра́нспортного за́собу** – властивість транспортного засобу забезпечувати рух в напрямі, заданому водієм.

**500. Керува́ння автомобі́лем в умо́вах недоста́тньої ви́димості** – при зупинці і стоянці на неосвітлених ділянках дороги або в інших умовах недостатньої видимості на автомобілі повинні бути включені габаритні або стоянкові вогні. При їх несправності поза населеним пунктом транспортний засіб повинен бути виведеним за межі дороги, а якщо це неможливо, то водій повинен виставити на відстані 40 м позаду автомобіля знак аварійної зупинки або мигаючий червоний ліхтар.

Туман створює небезпечні дорожні умови – в аваріях під час туману потрапляють десятки автомобілів, гинуть і отримують ушкодження велика кількість людей. Туман сильно зменшує видимість, сприяє обману зору, утруднює орієнтування. Він викривлює сприйняття швидкості транспортних засобів і відстань до предметів. *Водію здається, що предмети знаходяться далеко* (наприклад, світло фар зустрічного автомобіля або стоп-сигнали переднього транспортного засобу), *а насправді він близько*. *Швидкість автомобіля здається водію малою, а насправді транспортний засіб рухається швидко. Туман викривлює колір предмету, крім червоного*. Тому заборонний сигнал світлофора є червоним, щоб його було добре видно в будь-яку погоду, саме тому червоні автомобілі вважаються найменш небезпечними.

Туман впливає на психіку людини: погана видимість, постійна напруженість, раптова поява з туману іншого транспортного засобу, який, здавалось, був далеко – викликає сильне нервове напруження у водія: він нервує і допускає невірні дії щодо керування автомобілем. Очі швидко втомлюються і знижують здатність водія реагувати на зміну дорожньої обстановки. Фари недостатньо освітлюють дорогу, їх світло тільки врізується в туман яскравими засліплюючими променями. В тумані можна помилитися у виборі дороги, орієнтири на узбіччі закриті туманом, перехресть не видно.

Рух у густому тумані повинен здійснюватися на малій швидкості з включеним освітленням, без здійснення обгону транспортних засобів та раптових зупинок. Перед зупинкою слід попередньо попередити водія, який

рухається позаду, періодичним включенням стоп-сигналу шляхом декількох натискань на педаль гальма.

В тумані необхідно дотримуватись таких правил руху: 1) зменшити швидкість руху: вона не повинна перевищувати половини відстані видимості у метрах. Так, при видимості 20 м вона повинна бути не більше 10 км/год; 2) бути готовим зупинитися у межах цієї видимості дороги; 3) вибір включеного світла фар залежить від характеру туману, його щільності, часу доби, температури тощо. Рекомендується в тумані їхати при ближньому світлі фар, котре краще освітлює дорогу, ніж дальнє; 4) при русі з дальнім світлом фар роз'їзд із зустрічним транспортом слід проводити без переключення на ближній, так як засліплення в тумані виключено; 5) в умовах туману включення звичайних фар білого кольору не тільки не покращує видимість, але, навпаки, погіршує її. Тому на автомобілі доцільно встановити дві протитуманні фари, при сильному тумані одночасно їх включати з габаритними ліхтарями і освітленням номерного знаку, а також з ближнім чи дальнім світлом фар. Протитуманні фари мають низький і широкий промінь світла жовтого кольору, котрий *краще проникає через туман*, ніж біле світло звичайних фар. Протитуманні фари повинні бути розміщені нижче фар ближнього світла симетрично відносно поздовжньої осі автомобіля і не дальше 0,4 м від зовнішнього габариту по ширині; 6) якщо видимість дороги менше 50 м, вони можуть застосовуватись водієм самостійно; 7) задні протитуманні ліхтарі слід включати разом з габаритними ліхтарями; 8) включати склоочисник; 9) при запотіванні скла включити систему опалення і вентиляції салона, а також електрообігрівач заднього скла; 10) при дуже сильному тумані можна намагатися розгледіти дорогу перед автомобілем, висунувши голову у вікно дверей; 11) періодично звіряти свою швидкість за спідометром; 12) для покращення видимості у тумані водієві слід нахилитися над рульовим колесом і наблизити очі до переднього скла. Таке положення досить втомливе, але періодично ним варто користуватися; 13) при наявності дорожньої розмітки займіть центральне положення

між її лініями або таке ж положення по відношенню до розділювальної смуги; 14) орієнтуватися можна також і по тротуару, узбіччю і, особливо, по суцільній лінії розмітки, яка позначає край проїзної частини; 15) вікно дверей водія краще тримати відкритим і прислуховуватися до шуму інших транспортних засобів; 16) періодично використовувати звуковий сигнал, особливо на заміській дорозі.

*Під час руху в тумані водієві не варто*: 1) наближатися надто близько до автомобіля, що рухається попереду; 2) використовувати задні ліхтарі переднього автомобіля в якості орієнтиру, у водія буде обманливе уявлення про його швидкість і відстань до нього; 3) дивитися в одне місце перед автомобілем – очі швидко втомляться, будуть сльозитися, а зір ослабне; 4) ставити автомобіль на стоянку в межах дороги; 5) рухатися надто близько до осьової лінії, при цьому водій може створити небезпечну ситуацію; 6) намагатися проскочити смугу туману в низині на дорозі. Саме на цій ділянці можуть бути приховані туманом предмети чи пішоходи; 7) намагатися обігнати транспортний засіб, який рухається попереду – це ризиковано і небезпечно.

Безпеці руху загрожує не стільки туман, скільки неправильна техніка водіння, яка використовується водієм в умовах туману.

**501. Керува́ння автомобі́лем на слизьки́й доро́зі** – рух слизькою дорогою вимагає від водія особливого вміння та обережності, оскільки при цьому зменшується зчеплення коліс автомобіля з дорогою, збільшується гальмівний шлях, виникає небезпека втрати керованості, а при різкому підвищенні швидкості, гальмуванні або повороті керма може відбутися бокове ковзання і занос автомобіля. Відомо, що дорога стає слизькою у таких випадках: 1) в ожеледицю, тобто при частковому або повному покритті її кіркою (тонким шаром) льоду; 2) в паморозь, тобто при покритті поверхні інеєм; 3) в дощ, мокрий сніг і після них (особливо на асфальтованих, глинистих і чорноземних ґрунтових дорогах).

Коефіцієнт зчеплення визначає силу взаємодії коліс автомобіля з дорогою, він значною мірою залежить

від стану поверхні проїзної частини. Так, на мокрому асфальті він приблизно у два рази менший, ніж на сухому, а на льоду – вдесятеро менший, ніж на сухому (фото 1).

**Фото 1.** *Керування автомобілем на слизькій ділянці дороги*

На асфальтованих дорогах під час дощу розмокає поверхневий шар пилу, який утворює слизьку поверхню. У сильний дощ плівка бруду змивається, тому зчеплення коліс автомобіля з дорогою є кращим, ніж при незначному дощі, хоча і меншим, ніж на сухій дорозі. Глинистий і чорноземний ґрунт під час дощу також стають слизькими і м'якими, котрий налипає на колеса, заповнюючи рисунок протектора. В результаті погіршується зчеплення коліс з дорогою, знижується здатність автомобіля «тримати дорогу», пересування стає важким.

При водінні автомобіля слизькою дорогою необхідно дотримуватися наступних правил: 1) починати рух з місця при можливо малих обертах двигуна відразу на другій передачі. Прискорювати і уповільнювати рух плавно, без ривків; 2) рухатися з особливою обережністю, обирати швидкість виходячи із конкретних умов руху, щоб за необхідності можна було зупинитися, використовуючи звичайні прийоми керування транспортним засобом; 3) зберігати між рухомим транспортом збільшену дистанцію, оскільки гальмівний шлях при гальмуванні на слизькій дорозі значно зростає. Наприклад, при швидкості 30 км/год ця відстань повинна бути не менше 60 м; 4) долати

короткі підйоми, особливо на ґрунтовій дорозі, з розгону. На тривалих підйомах завчасно включати передачу, на котрій можна без переключання в'їхати на підйом; 5) рух на підйом починати тільки тоді, коли дорога є вільною від транспортних засобів; 6) розпочинати рух на спуску тільки в тому випадку, якщо дорога вільна, і, рухатися, включивши одну з нижчих передач, пригальмовуючи двигуном; 7) гальмувати переважно двигуном; 8) при користуванні гальмами на прямій дорозі не вижимати педаль зчеплення, не гальмувати раптово, в першу чергу застосовувати комбіноване гальмування двигуном та гальмами; 9) не гальмувати на поворотах або перед ними. Треба пам'ятати, що при гальмуванні на слизькій дорозі автомобіль може рухатися юзом; 10) не користуватися ручним гальмом, оскільки він через наявність запорного пристрою (фіксатора) не може бути швидко розгальмованим при заносі; 11) не допускати різких поворотів керма, оскільки це викликає занос автомобіля. При різких поворотах руля на слизькій дорозі автомобіль може продовжувати рух прямо з повернутими в бік передніми колесами, тобто втрачає керованість. У випадку заносу необхідно плавно і швидко повернути колеса у бік заносу; 12) не допускати різкого збільшення числа обертів двигуна, оскільки при цьому автомобіль може забуксувати. При буксуванні не можна підвищувати оберти двигуна: потрібно спробувати зрушити автомобіль з місця при найменших обертах. Якщо це неможливо, то треба підсипати під задні/передні колеса пісок, шлак, підкласти під них дошки або розчистити дорогу, посікти лід в місці контакту коліс з нею; 13) зупиняти автомобіль на спуску або підйомі із застосуванням тільки ручного гальма небезпечно. Необхідно підкласти під колеса підкладки (противідкотні упори).

Якщо на підйомі загальмований автомобіль починає сповзати назад, то його необхідно направити до бровки тротуару, до стовпа або до дерева біля дороги і, під'їхавши ближче, вивернути руль та поставити автомобіль навскоси до дороги.

На слизькій дорозі з підвищенням швидкості при гальмуванні або початку руху може відбутися боковий занос,

тому з метою уникнення зіткнень між зустрічними транспортними засобами або тими, які стоять чи рухаються поряд суміжною смугою, інтервалів між ними необхідно дотримуватись більших, ніж зазвичай. Варто мати на увазі, що сніг, який випадає після ожеледиці, не зменшує, а навпаки, збільшує небезпеку занесення і буксування автомобіля.

Водіння автомобіля на дорогах із зниженим коефіцієнтом зчеплення не вибачає й найдрібніших помилок та неточностей. Найчастіше результатом невірних дій водія на таких дорогах є занесення транспортного засобу. *Занесення* – це рух автомобіля, що супроводжується боковим ковзанням задньої або передньої осі транспортного засобу, яке виникає в результаті зменшення зчеплення коліс з дорогою та неправильними діями водія.

Здебільшого причинами занесення є різкі прискорення руху автомобіля або його гальмування. Для виходу із заносу треба передусім усунути його причину: якщо він викликаний різким прискоренням, необхідно зменшити оберти двигуна (відпустити педаль дросельної заслінки), якщо гальмуванням – відпустити педаль гальма. Потім треба *повернути рульове колесо в бік заносу* і, в міру повертання автомашини у вихідне положення, спрямувати рульове колесо у протилежний (зворотній) бік.

*Дії водія, під час занесення задньої осі задньоприводного автомобіля*. Для припинення і відвернення небезпечних наслідків заносу автомобіля водій повинен: 1) зменшити оберти двигуна – відпустити педаль «газу» або припинити розпочате гальмування – відпустити педаль гальм; 2) повернути рульове колесо у бік заносу, який почався. Одразу ж після припинення заносу необхідно повернути рульове колесо у зворотній бік.

*Дії водія під час занесення передньоприводного автомобіля*. Водій повинен пам'ятати, що різке зменшення подачі палива (зниження обертів двигуна) і перехід при цьому на нижчі передачі ще більше спричинять занос передньопривідного автомобіля. Відвертати занесення такого транспортного засобу треба не зменшуючи, а трохи збільшивши подачу палива і в основному за допомогою

рульового колеса (повертати рульове колесо у бік заносу, який почався, а потім у зворотній бік). Водночас збільшення швидкості передньоприводного автомобіля на повороті спричинює пробуксовування його передніх коліс. Вони перестають спрямовувати автомобіль, внаслідок чого і настає занесення. Збільшення кута повороту рульового колеса за такої ситуації нічого не дає. Для відновлення зчеплення коліс з дорогою і поверненням автомобіля у керований стан необхідно, відпустивши педаль «газу», загальмувати його двигуном. Щоб уникнути заносу передньоприводного автомобіля на поворотах, необхідно скидати «газ» перш ніж починати повертати рульове колесо.

**502. Керува́ння автомобі́лем у спеко́тну і со́нячну пого́ду** – вимагає з точки зору забезпечення БДР приділення уваги з боку водія особливостям керування транспортним засобом в зазначених умовах. Літнє сонце, яке світить в очі водія, втомлює зір і знижує концентрацію уваги, зменшує оглядовість. Ввечері, ранком і зимою, коли сонце знаходиться низько над горизонтом, його світло падає майже паралельно дорозі, навантаження на очі значно зростає. Рухатися проти сонця не тільки важко, але й деколи небезпечно. Дорога сильно блищить, відображуючи промені сонця, а транспортні засоби здаються контрастно чорними. Силуети людей губляться на дорозі у відблиску сонячного диску, так як зрачки очей водія звужуються, обмежуючи кількість світла, яке пропускається на сітківку. За рахунок цього погіршується видимість предметів, що знаходяться в тіні.

Якщо дорога періодично проходить через тінь, яка відкидається придорожніми об’єктами на дорогу, то в момент потрапляння в тінь водій зазнає *раптове зниження видимості*. Це пов’язано з тим, що зіниці очей водія вимагають певного часу для адаптації до різкої зміни інтенсивності світла.

Керування автомобілем при русі проти «низького» сонця як при повному його світлі, так і на затемнених ділянках вимагає значного посилення уваги з боку водія. При русі проти сонця помітно бліднуть кольори світлофорів, стоп-сигнали і покажчики поворотів транспорту.

Внаслідок цього вони не притягують увагу водія належним чином, а це відображується на безпеці руху.

При сонці, яке світить ззаду автомобіля, водієві досить складно розрізняти сигнали світлофорів; всі задні ліхтарі транспортного засобу також блищать відображеним світлом сонця і не дозволяють визначити, який ліхтар ввімкнено, а який – ні. В цьому випадку водій повинен рухатися так, щоб тінь від його автомобіля падала на транспортний засіб попереду. Тоді водію буде значно легше спостерігати за його задніми ліхтарями.

«Низьке» сонце, яке світить збоку, водієм переноситься легше, хоча також створює неприємності, утворюючи сильний контраст тіней на проїзній частині.

У всіх випадках водій повинен використовувати відкотний сонцезахисний козирок, який відновлює видимість дороги. Однак не рекомендується користуватися темними окулярами, так як вони обмежують яскравість освітлених ділянок дороги і одночасно знижують видимість місць й предметів, які знаходяться в тіні і через це недостатньо помітні.

Так як рух безпосередньо перед заходом сонця або зразу після його сходу неприємний і небезпечний з точки зору погіршення видимості на дорозі, водіям слід уникати поїздок у цей час або дотримуватись особливої обережності.

**503. Керува́ння автомобі́лем у те́мну по́ру доби́** – їзда в темну пору доби представляє певну складність для водія і небезпеку для дорожнього руху. Тому перед нічною їздою водієві слід перевірити в першу чергу роботу зовнішніх освітлювальних пристроїв (справність фар, підфарників, габаритних ліхтарів, покажчиків поворотів). Є декілька *причин*, що викликають труднощі під час керування автомобілем у темну пору доби і в умовах недостатньої видимості.

З настанням темряви погіршується видимість дороги і розташованих на неї об'єктів. Світло фар автомобіля освітлює лише обмежену ділянку дороги, причому об'єкти з'являються в освітленій зоні зненацька, для розпізнавання їх потрібно більше часу, ніж удень. *Час*

*реакції водія вночі збільшується в середньому у два рази*. За умов недостатньої видимості майже неможливе кольоровідчуття предметів. Вони розрізняються не кольором, а яскравістю. *Відстань виявлення транспортних засобів вночі скорочується майже вдвоє* порівняно зі світлою порою, при цьому водієві здається, що вони знаходяться на великій відстані.

Статистика свідчить, що на темну пору доби припадає майже половина всіх ДТП з найважчими наслідками. Суттєво погіршуються умови видимості під час снігопаду, зливи, і особливо, туману. Туман закриває орієнтири, змінює забарвлення променів світла усіх кольорів, крім червоного. Так, *жовте світло стає червонуватим, а зелене – жовтуватим*.

*Швидкість руху в темну пору доби майже у всіх випадках повинна бути меншою, ніж удень*, її слід встановлювати такою, щоб зупинковий шлях автомобіля був меншим за відстань видимості дороги.

Темної пори і в умовах недостатньої видимості *водій повинен*: 1) користуватися зовнішніми світловими приладами так, щоб не засліплювати інших водіїв або пішоходів; 2) стежити за транспортними засобами з виключеними освітлювальними приладами, за сторонніми предметами на дорозі та пішоходами, в тому числі й тих, які стоять на краю тротуарів; 3) знижувати швидкість під час проїзду затемнених ділянок доріг; 4) при поворотах ретельно оглядати неосвітлені ділянки дороги там, де можуть бути інші перешкоди для руху; 5) рухаючись у транспортному засобі, стежити за стоп-сигналами автомобіля, який рухається попереду, переконатися, що вони діють; 6) зближуючись із зустрічним транспортним засобом, швидко визначити, рухається він чи стоїть. Переконатися в цьому можна за тінню, яку кидає передня частина транспортного засобу; 7) зближуючись із зустрічним автомобілем, перемикати фари на ближнє світло тоді, коли водій відчуває незручність, або коли переключив світло водій зустрічного автомобіля. Після перемикання фар слід зменшити швидкість і стежити за правим краєм проїзної частини; 8) періодично продивлятись свою смугу руху, але уникати

затримання погляду на фарах зустрічного автомобіля; 9) повторним перемиканням світла фар попередити водія зустрічного автомобіля про те, що він не виключає дальнє світло; 10) для короткочасної зупинки намагатися виїжджати за межі дороги; 11) при русі розбитою дорогою користуватися ближнім світлом фар; 12) в тумані користуватися протитуманними фарами, якщо їх немає – вмикати ближнє світло фар та обмежувати швидкість руху; 13) утримуватися від випередження і обгону.

Варто знати, що колір кузова впливає на ймовірність виникнення ДТП. Так, фахівці австралійського університету Монаша, вивчивши відомості поліції про 850 тисяч аварій, встановили, що *чорні автомобілі* на 47 % частіше потрапляють в аварії. Дослідження, що тривало протягом 20 років, також засвідчило, що *білі, золотаві й жовті* машини – найбезпечніші.

Як повідомляють автори дослідження, причина в тому, що особливо травмонебезпечні *чорні, сріблясті й сині* автомобілі погано помітні на тлі дороги, навколишнього ландшафту та іншого транспорту. Чорні автівки в денний час на 12 % частіше за білі потрапляють в аварії, а на світанку і в сутінках такі пригоди трапляються з ними ще частіше. Сірі й сріблясті машини – на другому місці за аварійністю, за ними, відповідно, червоні й сині.

*Рекомендовано під час руху в тумані* тримати відчиненим вікно в кабіні, прислухатися до шуму від інших автомобілів. Рухатись слід якомога ближче до правого краю проїзної частини. Коли треба зупинитися, водій має декілька раз швидко натиснути на гальмову педаль, вмикаючи ліхтар стоп-сигналу для попередження водіїв, що їдуть за ним. Періодично слід подавати звукові сигнали і відповідати на сигнали інших водіїв.

*Типові небезпечні ситуації* темної пори доби, та в умовах недостатньої видимості пов'язані, як правило, із зіткненнями внаслідок засліплення під час зустрічних роз'їздів або наїздами на транспортні засоби, що стоять на дорозі без освітлення і позначення габаритними вогнями.

*Запобігання осліпленню*. Якщо в зустрічного автомобіля погано відрегульовані фари і вони засліплюють, слід

помигтіти йому дальнім світлом фар і намагатися не дивитися на його фари. Дивитись слід тільки вперед і правіше, використовувати повертальний світлозахисний козирок.

Рух вночі вимагає від водія великих фізичних і моральних зусиль, більшої уваги і вмінь аналізувати дорожню ситуацію.

Звичайно, вночі краще спати, а не їздити на автомобілі. Такий висновок підтверджує статистика, згідно якої в темний час небезпека здійснити наїзд на пішохода збільшується в 9 разів, на велосипедиста – приблизно в 2,6 рази, на нерухому перешкоду – в 2 рази. Проте немає такого автомобіліста, якому не доводилося б їздити вночі. Тому кожному водієві слід готуватися до руху в нічних умовах.

При їзді дорогою вночі з дальнім світлом фар, водій бачить витягнутий перед автомобілем довгий промінь світла, в якому виникають з темноти різні предмети. За межами цієї смуги завдовжки більше 100 м і вширшки близько 15 м існує повна темнота (рис. 1).

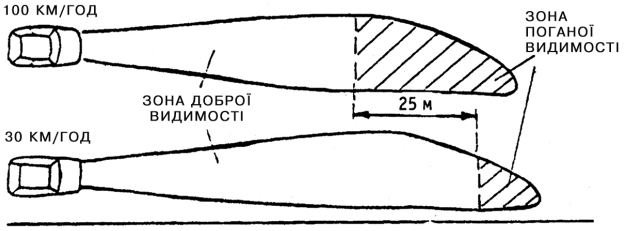



**Рис. 1.** *Зони видимості при різних швидкостях*

Все звичне і знайоме вдень в темний час доби виглядає зовсім по-іншому. Там, де при нормальному освітленні видно безліч деталей об'єкта, вночі – лише його темні силуети. Вдень очі водія сприймають обстановку за допомогою розташованих на сітківці очей нервових закінчень, так званими *колбами*, а вночі основну роль відіграють інші нервові закінчення, так звані *палички*. З їх допомогою можна розрізняти тільки контури предмету, його колір вночі визначити не можна або значно важче, ніж вдень.

У водія ніч ділиться на дві частини: 1) *сутінки* – коли сонце сіло за горизонт і видимість дороги менше 300 м, і 2) *темна пора доби* – час від кінця вечірніх сутінків (видимість як правило менше 50 м) і до початку ранкових сутінок (видимість як правило більша 50 м).

Сутінки дуже підступні. Людське око розрізняє у сутінках предмети гірше, ніж вночі, оскільки гострота зору зменшується. Добрим засобом для відновлення зору служить часте перенесення погляду вгору, на ще ясне небо.

Вночі хоч фари допомагають бачити, а у сутінках світло фар дуже погано освітлює дорогу. В цей час ніщо не допомагає, окрім зниження швидкості і підвищення пильності. Рух у сутінках стає іноді настільки неприємним, що багато водіїв вирішують перечекати цей період, використовують його для відпочинку. Особливо небезпечні для водія є ранкові сутінки, якщо він їхав вночі. Саме в ранішніх сутінках частіше за все водії засипають за кермом. Це ще один аргумент для використання водієм сутінок для відпочинку.

У вечірній час в спекотні дні зазвичай збільшується кількість комах, що розбиваються об переднє скло автомобіля. Тому треба зупинитися і ґрунтовно очистити переднє скло, оскільки без цього рух в темну пору доби буде досить небезпечним. Брудне, замаслене скло можна зробити чистим, потерши його м'якоттю яблука або крихтами тютюну. При русі мокрою брудною дорогою протирати переднє скло і фари потрібно кожні 30 хвилин.

Для того, щоб зняти втому і поліпшити зір, перед поїздкою водієві треба: 1) не знаходитися довго в яскраво освітленому приміщенні; 2) не читати книги і не роздивлятися дрібні предмети; 3) не знаходитися під впливом гучного шуму або музики; 4) не дивитися телепередачі або після їх перегляду обов'язково відпочити; 5) з'їсти декілька шматочків цукру з лимоном або драже вітаміну С; 6) випити чашку міцної кави; 7) в спекотну погоду можна з'їсти морозиво; 8) в дорозі частіше зупинятися, виходити з автомобіля і зробити декілька фізичних вправ в поєднанні з обтиранням обличчя та шиї холодною водою; 9) зробити 20 глибоких вдохів і видихів

протягом двох хвилин – також допомагає подолати сонливість і втомленість.

При русі в темну пору доби ділянка видимості навколишньої обстановки на неосвітлених ділянках доріг обмежується зоною, яка висвітлюється світлом фар автомобіля. Добре відрегульовані фари при ближньому світлі освітлюють дорогу на відстані до 45 м, а при дальньому – щонайменше 100 м. Тому: 1) водієві треба вибирати таку швидкість, при якій зупинковий шлях автомобіля буде меншим цих відстаней; 2) слід пам'ятати, що із збільшенням швидкості відстань нормальної видимості зменшується: в денний час – на 6 м при збільшенні швидкості на кожні 15 км/год, а при поганому освітленні – ще більше (рис. 2).

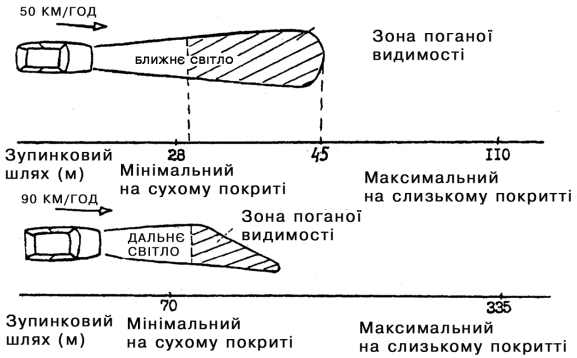



**Рис. 2.** *Зони видимості та зупинковий шлях на ділянках з сухим і слизьким покриттям*

Наприклад, рухаючись вночі із швидкістю 100 км/год, водій бачитимете обстановку попереду на відстані на 25 м менше, ніж на швидкості 30 км/год.

Яку швидкість можна рекомендувати при русі із ближнім світлом фар? Для цього приведемо приблизний розрахунок. Видимість дорожньої обстановки в світлі фар дорівнює 45 м. Вносимо поправку на зниження нормальної видимості на швидкості 45 км – на 15 м менше. Вважатимемо, що при швидкості 50 км/год відстань виразної

видимості складатиме 20 м, а зупинний шлях на цій швидкості дорівнює 28 м. Таким чином, швидкість 50 км/год дозволить зупинити автомобіль у разі несподіваної появи перешкоди. Але це на сухому покритті дороги, а на слизькій дорозі знижувати швидкість треба ще більше.

Якщо водій їде з включеним дальнім світлом фар, то, виходячи з тих же міркувань, на сухій дорозі рекомендується не перевищувати швидкість більше ніж 90 км/год. На рисунку показані зони видимості при ближньому і дальньому світлі фар (рис. 3).

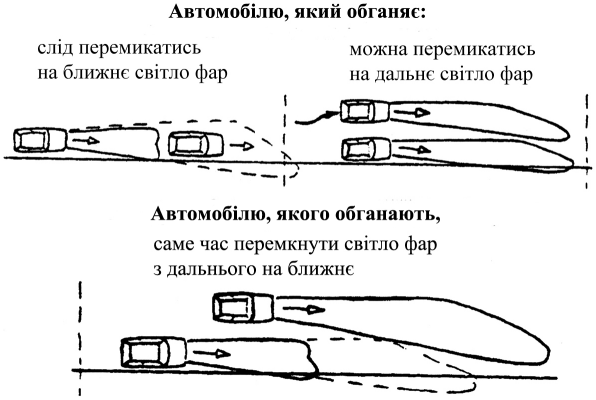



**Рис. 3.** *Порядок перемикання світла фар водіями при обгоні*

Пішохода в темному одязі можна побачити тільки на відстані 25 м, в світлому – близько 40 м. Це означає, що, рухаючись із швидкістю більше 40 км/год, водій не зможете уникнути наїзду на пішохода, одягненого в темний одяг, як би вміло він не гальмував. Тому на ділянках доріг, де велика ймовірність появи пішоходів, швидкість руху не повинна перевищувати 40 км/год.

Близько 15 % всіх нічних ДТП пов'язано із засліпленням. Водій, засліплений дальнім світлом фар, починає розрізняти обстановку тільки через 7–8 с, а деякі люди можуть добре бачити після засліплення тільки через 30–40 с. Весь цей час водій їде всліпу. Тому, якщо водія засліпили, необхідно включити аварійну сигналізацію і,

не змінюючи напряму руху, зупинитися й не починати рух, поки зір повністю не відновиться. При цьому весь час необхідно тримати ногу на педалі гальма. Включені сигнали гальмування більш ефективно забезпечать безпеку автомобіля.

Для того, щоб уникнути водієм засліплення, треба: 1) переходити на ближнє світло не пізніше ніж за 250 м до зустрічного транспорту; 2) переходити також на ближнє світло і знижувати швидкість у випадку, коли зустрічний транспортний засіб перемиканням світла фар попередив про засліплення його вашим дальнім світлом на відстані більше ніж 250 м; 3) перш ніж перейти на ближнє світло, загляньте якнайдалі вперед і оцініть обстановку на дорозі (чи немає автомобілів, пішоходів, які стоять, дефектів доріг, ремонтованих ділянок доріг тощо); 4) не дивитися на фари зустрічного автомобіля, спрямовувати зір якомога правіше, а боковим зором стежити за зустрічним транспортом; 5) не займатися виховною роботою на дорозі, якщо зустрічний транспортний засіб не перемикається на ближнє світло. Водієві варто перевірити, можливо він сам не перемкнувся на ближній, а лає його. Необхідно спробувати перемиканням фар з дальнього на ближнє світло нагадати йому, що треба перейти на ближній. Іноді допомагає примусити його перемкнутися на ближнє світло короткочасне перемикання ближнього світла на габаритні ліхтарі; якщо він і цього не розуміє, все ж таки не включайте дальній, оскільки ви засліпите його і потім вам важко буде доводити, хто мав рацію, а хто – винуватий.

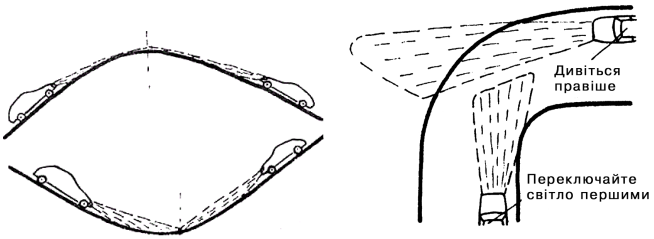
При зустрічному роз'їзді варто прагнути триматися ближче до правого краю дороги, витримуючи якомога більший боковий інтервал до зустрічного транспорту. Роз'їзд ніколи не буває повністю безпечним і завжди приховує певний ризик. В блиску світла фар зустрічного автомобіля постарайтеся помітити попереду перешкоди у вигляді силуетів.

Сильне світло фар зустрічного автомобіля мовби притягує водія до себе, навіть може виникнути бажання повернути у бік зустрічного автомобіля, не забувайте про це.

У безпосередній відстані перед зустрічним роз'їздом автомобілів обидва водії піддаються меншому або більшому засліпленню, яке завжди небезпечне. Після проїзду водії повністю втрачають видимість дороги і наступні 10–20 м вони долають майже всліпу. Перемикати фари з ближнього на дальнє світло можна тільки тоді, коли автомобілі порівнялись. Включення дальнього світла перед зустріччю викликає завжди засліплення і тому *кваліфікується як хуліганство*.

Наближаючись до підйому або спуску дороги, перемикайте на ближнє світло до того, як проміння фар зустрічного і вашого автомобіля зустрінуться.

Під'їжджаючи до повороту по зовнішній стороні, дивіться на праву сторону дороги, прагнучи уникнути засліпленням фарами зустрічного автомобіля. А якщо ви їдете по внутрішній стороні, не забудьте перемкнути дальнє світло на ближнє першим (рис. 4).




а) б)

**Рис. 4.** *Обмежена оглядовість з місця водія при зміні дороги (а – у вертикальній площині, б – у горизонтальній площині) та можливе засліплення при зустрічному роз'їзді*

Випереджаючи або обганяючи попутній транспорт, не потрібно засліплювати його водія дальнім світлом через дзеркала заднього і бічного виду – необхідно перемикати на ближнє світло, як тільки попутний транспорт опиниться в зоні обгону, освітлюваній вашими фарами. Коли вас обгонять, не забудьте також перемкнути на ближнє світло. Дії водія у такій ситуації показані на рис. 3.

Здатність безпомилкового розпізнавання неосвітлених перешкод на нічній дорозі або навіть передчуття їх

присутності залежить від зору і досвіду водія, залежно від цього і слід вибирати швидкість свого руху.

Деякі водії віддають перевагу нічним поїздкам: в цей час дорога вільніша, прохолодно і автомобіль себе веде більш надійно та упевнено. При русі по нічній дорозі постарайтеся їхати за великогабаритним автомобілем-лідером, наприклад, за міжміським автобусом. У нього, як правило, добре освітлення і водієві все видно попереду. Зустрічні транспортні засоби водія не засліплюють, оскільки він їх не бачить і вони завчасно перемикаються на ближнє світло фар. Тільки в цьому випадку водієві треба їхати із ближнім світлом фар, щоб не засліплювати самого лідера.

Навантаження на задню частину автомобіля (завантажений багажник) може привести до зміни положення фар і засліплення інших учасників дорожнього руху. Деякі моделі автомобіля обладнані коректорами нахилу фар, що допомагають з кабіни повернути промінь світла в початкове положення.

5.68

**504. «Кілометро́вий зна́к»** – дорожній знак 5.68, котрий вказує відстань до початку або кінця дороги. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється через один кілометр. На автомагістралях знак 5.68 має зелений колір, а на решти дорогах, у тому числі і в населених пунктах – синій.

На одній опорі може бути встановлено два знака, котрі вказують відстань до обох кінцевих пунктів і призначених для різних напрямків руху. При цьому знаки повинні бути розміщені зворотними сторонами один до одного або таким чином, щоб кут між ними був не менше 60°.

На дорогах без розділювальної смуги з чотирма і менше смугами руху двосторонні знаки 5.68 встановлюються тільки з одного боку дороги. На дорогах з розділювальною смугою – по середині смуги або з правого боку дороги для кожного напрямку руху.

Відлік кілометрів на знаках ведеться від головного почтового відділення міста обласного значення.

**505. «Кі́лькість поворо́тів»** – табличка до дорожніх знаків 7.10, котра застосовується із знаками 1.3.1 і 1.3.2,

якщо поворотів три і більше. Кількість поворотів може безпосередньо позначатись і на знаках 1.3.1 і 1.3.2. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків.

7.10

**Фото 1.** *Застосування таблички 7.10*

Табличка 7.10 «Кількість поворотів» застосовується із знаками 1.3.1 або 1.3.2 «Декілька поворотів», якщо *кількість кривих в плані три і більше*. На табличці вказується кількість кривих в плані. Кількість поворотів може вказуватися і власне на знаках 1.3.1, 1.3.2 «Декілька поворотів». Встановлюється на одній опорі разом із зазначеними дорожніми знаками.

**506. «Кіне́ць автомагістра́лі»** – дорожній знак 5.2, котрий вказує кінець дороги, позначеної знаком 5.1 «Автомагістраль». Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється в кінці автомагістралі і на початку з'їздів з неї, а також попередньо в поєднанні з табличкою 7.1.1 на відстані 400–1000 м до кінця автомагістралі. Має зелений фон.

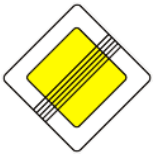
5.2

**507. «Кіне́ць велосипе́дної сму́ги»** – дорожній знак 5.89, котрий позначає кінець смуги для руху велосипедистів, позначеної знаком 5.88. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо в кінці велосипедної смуги.

5.89

Застосування цього знаку інформує учасників дорожнього руху про завершення поділу проїзної частини на велосипедну смугу і смугу (смуги) для руху інших, в першу

чергу механічних транспортних засобів, а в зв'язку з цим від них вимагається підвищити увагу до руху велосипедистів, котрі розміщуються якомога правіше на цій дорозі.


2.4

**508. «Кіне́ць головно́ї доро́ги»** – дорожній знак 2.4, котрий вказує кінець дороги, позначеної знаком 2.3 «Головна дорога». Відноситься до групи знаків пріоритету. Якщо дорога, що позначена на початку знаком 2.3 «Головна дорога», закінчується перед перетином з дорогою, по котрій надано переважне право проїзду цього перехрестя, то знак 2.4 поза населених пунктів встановлюється разом зі знаком 2.1 «Дати дорогу» і табличками 7.1.1, 7.1.2 «Відстань до об'єкта», а в населених пунктах – разом зі знаком 2.1 «Дати дорогу» або 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено».

На дорогах поза населених пунктів знак 2.4 може встановлюватися повторно в поєднанні зі знаком 2.1 або 2.2. Водії зобов'язані після проїзду знака 2.4 на всіх наступних перехрестях виконувати загальні правила черговості проїзду нерегульованих перехресть.

4.22

**509. «Кіне́ць діля́нки ру́ху із застосува́нням ланцюгі́в про́ти ко́взання»** – дорожній знак 4.22, котрий позначає кінець зони дії знака 4.21 «Рух із застосуванням ланцюгів проти ковзання». Відноситься до групи наказових знаків. Встановлюється на початку слизької ділянки дороги.

Знак застосовується для позначення кінця ділянки руху із застосуванням ланцюгів протиковзання. Відміняє вимоги щодо руху легкових, вантажних автомобілів та автобусів із застосуванням ланцюгів проти ковзання не менше ніж на двох ведучих колесах транспортного засобу.

5.21.1

**510. «Кіне́ць додатко́вої сму́ги»** – дорожні знаки 5.21.1, 5.21.2, котрі вказують закінчення смуги руху. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються безпосередньо на початку перехідної лінії дорожньої розмітки.

Знак вказує кінець додаткової смуги на підйомі або смуги розгону на пересіченні в одному або різних

рівнях. Встановлюється на відстані 50 м до кінця смуги. Знак 5.21.2 вказує кінець відрізку середньої смуги на трьохсмугових дорогах, призначених для руху в даному напрямку і позначеного знаком 5.20.2 «Початок додаткової смуги руху».

5.21.2

**511. «Кіне́ць доріжки для велосипеди́стів»** – дорожній знак 4.15, котрий вказує на кінець доріжки, позначеної знаком 4.14 «Доріжка для велосипедистів». Відноситься до групи наказових знаків.

4.15

Застосовується для зазначення кінця зони велосипедної доріжки, позначеної знаком 4.14. Встановлюється в кінці зони дії знака 4.14, як правило, в місцях закінчення велосипедної доріжки перед перехрестями.

Велосипедисти повинні проявляти підвищену увагу до транспортних засобів, які рухаються проїзною частиною вулично-дорожньої мережі, на котру вони повертають. При цьому велосипедисти повинні дати їм дорогу.

**512. «Кіне́ць доро́ги для автомобі́лів»** – дорожній знак 5.4, котрий вказує кінець дороги, позначеної знаком 5.3 «Дорога для автомобілів». Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється в кінці дороги, по котрій дозволявся рух тільки автомобілів, автобусів і мотоциклів, і на початку з'їздів з неї. Подальший рух тихохідних ТЗ та пішоходів (проїзною частиною або узбіччям), а також прогін тварин дорогою, позначеною знаком 5.3, *дозволено*.

5.4

**513. «Кіне́ць доро́ги для суміщеного ру́ху легкови́х автомобі́лів та велосипеди́стів»** – дорожній знак 4.24, котрий позначає кінець вулиць і доріг місцевого значення (крім пішохідних вулиць), призначених для суміщеного руху велосипедистів і легкових автомобілів. Відноситься до групи наказових знаків.

4.24

Після проїзду знаку 4.24 можливий роздільний рух механічних транспортних засобів і велосипедистів, які можуть рухатися доріжками для велосипедистів (позначається знаком 4.14 «Доріжка для велосипедистів»), доріжками для пішоходів і велосипедистів (позначається

знаком 4.17 «Доріжка для пішоходів і велосипедистів») та суміжними пішохідними та велосипедними доріжками (позначається знаком 4.18 «Суміжні пішохідна та велосипедна доріжки») (див. рис. 1).

4.14 4.17 4.18

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 4.14, 4.17 та 4.18*

**514. «Кіне́ць доро́ги з односторо́ннім ру́хом»** – дорожній знак 5.6, котрий вказує кінець дороги або проїзної частини, позначеної знаком 5.5 «Дорога з одностороннім рухом». Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється в кінці дороги або проїзної частини з одностороннім рухом. За необхідності знак може бути встановлений попередньо з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

5.6

**515. «Кіне́ць доро́ги з реверси́вним ру́хом»** – дорожній знак 5.14, котрий застосовується для позначення кінця дороги, початок якої позначено дорожнім знаком 5.13 «Дорога з реверсивним рухом». Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Надалі дорога матиме встановлені дорожніми знаками напрямки руху по смугам.

5.14

**516. «Кіне́ць доро́ги із зу́стрічною велосипе́дною сму́гою»** – дорожній знак 5.94.2, котрий позначає кінець дії знака 5.94.1 «Дорога із зустрічною велосипедною смугою». Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється з правого боку в кінці ділянки дороги, де закінчується зустрічна велосипедна смуга.

5.94.2

Цим знаком позначається ділянка дороги в напрямку руху, на котрій відсутня зустрічна велосипедна смуга, що була позначена на початку знаком 5.94.1.

**517. «Кіне́ць доро́ги із сму́гою для ру́ху маршру́тних тра́нспортних за́собів»** – дорожній знак 5.9, котрий

застосовується для позначення кінця дії знака 5.8 «Дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів». Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

Надалі всі транспортні засоби при русі проїзною частиною знаходяться в рівних умовах.

5.9

**518. «Кі́нець житлово́ї зо́ни»** – дорожній знак 5.35, котрий встановлюється на виїзді з житлової зони і інформує про виїзд з території, де діяли особливі умови дорожнього руху, передбачені Правилами дорожнього руху. Знак може розміщуватися на зворотньому боці знака 5.34 «Житлова зона». Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.35

Не позначаються знаком 5.35 виїзд з території *подвір'їв житлових будинків*, що відносяться до житлової зони, але виконання вимог розділу 26 Правил дорожнього руху під час руху цими територіями було обов'язковим. При виїзді з житлової зони швидкість руху може перевищувати 20 км/год – до 50 км/год в населеному пункті. Після проїзду знаку стоянка може бути дозволена в місцях, де це не заборонено ПДР.

**519. «Кіне́ць забороні́ обго́ну»** – дорожній знак 3.26, котрий позначає кінець дії знаку 3.25 «Обгін заборонено», якщо немає необхідності розповсюджувати цю дію до найближчого по ходу руху перехрестя і довжина зони не вказана на табличці 7.2.1 «Зона дії». Відноситься до групи заборонних знаків. На двох- і трьохсмугових дорогах знак 3.26 встановлюється з лівого боку дороги, на зворотному боці знаку 3.25, котрий призначений для водіїв транспортних засобів, які рухаються в зустрічному напрямку.

3.26

**520. «Кіне́ць забороні́ обго́ну вантáжним автомобі́лям»** – дорожній знак 3.28, котрий позначає кінець зони дії знаку 3.27 «Обгін вантажним автомобілям заборонено», якщо немає необхідності розповсюджувати цю дію до найближчого по ходу руху перехрестя і довжина зони не вказана на табличці 7.2.1 «Зона дії». Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється аналогічно знаку 3.26 «Кінець заборони обгону».

3.28

5.96.2

**521. «Кіне́ць зо́ни габари́тно-вагово́го контро́лю»** – дорожній знак 5.96.2, котрий позначає кінець спеціально обладнаних вздовж автомобільних доріг загального користування майданчиків, призначених для проходження габаритно-вагового контролю вантажних автомобілів на стаціонарних або пересувних пунктах габаритно-вагового контролю (позначаються дорожнім знаком 5.96.1 «Зона габаритно-вагового контролю»). Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо в місці закінчення майданчика для проходження габаритно-вагового контролю вантажних автомобілів.

5.91

**522. «Кіне́ць зо́ни для пішохо́дів і велосипеди́стів»** – дорожній знак 5.91, котрий вказує на кінець виділеної зони для суміщеного руху пішоходів і велосипедистів (позначається дорожнім знаком 5.90 «Зона для пішоходів і велосипедистів»). Відноситься до інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо в кінці зони для руху пішоходів і велосипедистів. Знаком відміняються обмеження, які були введені для руху інших учасників дорожнього руху (крім пішоходів та велосипедистів) на початку цієї зони.

Знак 5.91 «Кінець зони для пішоходів і велосипедистів» позначає кінець виділеної зони, на всій території якої *проїзд транспортних засобів заборонено* (територія історичних місць, центральні частини міст, вулиці, виділені тільки для пішохідного руху, тощо).

На всій позначеній знаком території пішоходи та велосипедисти мали перевагу перед транспортними засобами. В'їзд на неї дозволявся транспортним засобам, що обслуговують громадян і підприємства, які розташовані у позначеній зоні, а також транспортним засобам, що належать громадянам, які живуть або працюють тут. Якщо до об'єктів, розташованих в пішохідній зоні, є інші під'їзди, то водії повинні користуватися лише ними.

**523. «Кіне́ць зо́ни обме́ження максима́льної шви́дкості»** – дорожній знак 3.32, котрий застосовується для позначення кінця зони дії знака 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості», якщо немає необхідності

поширення цієї зони дії до найближчого за ходом руху перехрестя або до кінця населеного пункту (при відсутності на ньому перехресть). На дорогах, які мають не більше трьох смуг для руху в обох напрямках, знак 3.32 розташовується з лівого боку дороги на зворотньому боці знака 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості», призначеного для водіїв транспортних засобів, що рухаються у зустрічному напрямку.

3.32

**524. «Кіне́ць зо́ни обме́женої стоя́нки»** – дорожній знак 3.39, котрий застосовується для позначення кінця зони дії дорожнього знаку 3.38 «Зона обмеженої стоянки», що встановлював окрему локальну територію населеного пункту (площу, визначену ділянку дороги тощо), на якій запроваджувалось обмеження щодо тривалості стоянки (незалежно від того, платна вона чи безкоштовна). Відноситься до групи заборонних знаків.

3.39

**525. «Кіне́ць зо́ни стоя́нки»** – дорожній знак 5.44, котрий позначає кінець зони, де дозволено стоянку. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Знак застосовується для позначення кінця зони, де дозволена *стоянка на проїзній частині* або *на проїзній частині і тротуарі*. У цьому випадку межі зони стоянки транспортних засобів позначаються дорожньою розміткою 1.1 синього кольору відповідно до вимог ДСТУ 2587:2010 (фото 1).

5.44

**Фото 1.** *Межі ділянки для стоянки транспортних засобів на проїзній частині (виділено лінією 1.1 синього кольору)*

5.87

**526. «Кіне́ць контрольо́ваного прикордо́нного райо́ну»** – дорожній знак 5.87, котрий позначає виїзд з території, де діють особливі умови дорожнього руху, передбачені пунктом 2.43 цих Правил. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Знак 5.87 установлюється на фактичній межі виїзду з території району, міста, прилеглої, як правило, до державного кордону або до узбережжя моря, що охороняються органами Держприкордонслужби.

За допомогою цього знаку обмежується у прикордонній зоні рух транспортних засобів дорогами, які безпосередньо прилеглі до державного кордону, відсутні в реєстрі автомобільних доріг і використовуються не за призначенням. Такі дороги зазвичай необхідні для пересування сільськогосподарської техніки та інших транспортних засобів і механізмів, задіяних у проведенні сільськогосподарської, лісової та іншої технологічної діяльності, але останнім часом використовуються для незаконного переміщення через державний кордон поза пунктами пропуску різних типів товарів.

Знак 5.87, що внесений до Правил дорожнього руху постановою Кабінету Міністрів України від 09.11.2016 року № 790, в ДСТУ 4100:2014 не передбачено.

5.50

5.52

**527. «Кіне́ць населе́ного пу́нкту»** – дорожні знаки 5.50, 5.52, котрі вказують кінець населеного пункту. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. На дорогах в межах кінця населених пунктів знаки 5.50 мають білий колір, а на інших дорогах в кінці населених пунктів знак 5.52 має синій колір.

Знак 5.50 вказує місце, з котрого на цій дорозі втрачають силу вимоги Правил, що встановлюють порядок руху *в населених пунктах*, а 5.52 – кінець населеного пункту, початок котрого позначено знаком 5.51 «Початок населеного пункту», яким не введено такі обмеження при проїзді вказаного на знаку населеного пункту. Встановлюється на межі населеного пункту або в кінці забудованої території. На двох- і трьохсмуговій дорогах знаки 5.50, 5.52 можуть розміщуватися зліва на зворотній стороні відповідно

знаків 5.49 та 5.51 «Початок населеного пункту», котрі призначені для зустрічного руху.

3.30

**528. «Кіне́ць обме́ження максима́льної шви́дкості»** – дорожній знак 3.30, котрий позначає кінець дії знаку 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», якщо немає необхідності розповсюджувати цю дію до найближчого по ходу руху перехрестя і протяжність (довжина) зони не вказана на табличці 7.2.1 «Зона дії». Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється аналогічно знаку 3.26 «Кінець заборони обгону».

4.13

**529. «Кіне́ць обме́ження мініма́льної шви́дкості»** – дорожній знак 4.13, котрий позначає кінець дії знаку 4.12 «Обмеження мінімальної швидкості». Відноситься до групи наказових знаків. Встановлюється в тих випадках, коли немає необхідності розповсюджувати дію, яка введена знаком 4.12 «Обмеження мінімальної швидкості» до найближчого перехрестя.

5.37

**530. «Кіне́ць пішохі́дної зо́ни»** – дорожній знак 5.37, котрий інформує про завершення дії вимог щодо особливостей і умов дорожнього руху, передбачених Правилами дорожнього руху, на окремій території, що позначена знаком 5.36 «Пішохідна зона». Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

Знак 5.37 «Кінець пішохідної зони» позначає кінець пішохідної зони, на всій території якої *проїзд транспортних засобів був заборонений* (території історичних місць, центральні частини міст, вулиці, виділені тільки для пішохідного руху, тощо; на всій території пішоходи мали перевагу перед транспортними засобами; в'їзд на неї дозволявся тільки транспортним засобам, що обслуговують громадян і підприємства, які розташовані у позначеній зоні, а також транспортним засобам, що належать громадянам, які живуть або працюють тут; якщо до об'єктів, розташованих в пішохідній зоні, були інші під'їзди, водії повинні користуватися лише ними).

Знак 5.37 установлюється з правого боку дороги або над дорогою в кінці зони.

**531. «Кіне́ць пла́тної доро́ги»** – дорожні знаки 5.82.2 і 5.83.2, котрі вказують на виїзд з платної дороги чи її ділянки (початок такої дороги позначений дорожніми знаками 5.82.1 та 5.83.1 «Платна дорога»). Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Знаки встановлюються безпосередньо при виїзді з платної дороги.

5.82.2

Цими дорожніми знаками позначається кінець дороги (її ділянки), за проїзд по котрій далі не справляється плата. Довжина автомобільних доріг, що забезпечують альтернативний безоплатний проїзд транспортних засобів, не може перевищувати більш як удвічі довжину платної автомобільної дороги.

5.83.2

**532. «Кіне́ць прикордо́нної сму́ги»** – дорожній знак 5.85, котрим позначають територію, де перестають діяти особливі умови дорожнього руху, передбачені пунктом 2.43 Правил дорожнього руху. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.85

Знак 5.85 установлюється на фактичній межі території селищної, сільської ради, прилеглої до державного кордону або до берегів прикордонних річок, озер та інших водойм.

Знак 5.85, який внесений до Правил дорожнього руху постановою Кабінету Міністрів України від 09.11.2016 року № 790, в ДСТУ 4100:2014 не передбачено.

**533. «Кіне́ць сму́ги для ру́ху маршру́тних тра́нспортних за́собів»** – дорожній знак 5.12, котрий застосовується для зазначення кінця смуги, позначеної знаком 5.11 «Смуга для руху маршрутних транспортних засобів». Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.12

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, надалі при русі цією ділянкою дороги не матимуть якихось переваг перед іншими транспортними засобами.

**534. «Кіне́ць усі́х забороо́н і обме́жень»** – дорожній знак 3.42, котрий позначає кінець зони дії одночасно

3.42

декількох знаків з наступних: 3.20 «Рух транспортних засобів без додержання дистанції … м, заборонено», 3.25 «Обгін заборонено», 3.27 «Обгін вантажним автомобілям заборонено», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», 3.33 «Подача звукового сигналу заборонена», 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця», якщо немає необхідності розповсюджувати цю зону дії до найближчого за ходом руху перехрестя і довжина зони не вказана на табличці 7.2.1 «Зона дії». Відноситься до групи заборонних знаків.

На дво- і трисмугових дорогах знак 3.42 встановлюється тільки з лівого боку дороги на зворотньому боці одного із знаків 3.20, 3.25, 3.27, 3.29, 3.33–3.37, котрі призначені для водіїв транспортних засобів, що рухаються в зустрічному напрямку.

**535. Кі́рка** (*мед.*) – засохлий вміст пухирців, гноячків, тріщин, виразок.

**537. Класифікаці́йна озна́ка надзвича́йних ситуа́цій** – технічна або інша характеристика небезпечної події, що зумовлює виникнення обстановки, яка визначається як надзвичайна ситуація.

**536. Кла́с надзвича́йної ситуа́ції** – характеристика надзвичайної ситуації, яка визначається походженням подій, що зумовлюють її виникнення.

**538. Класифіка́ція коліс́них тра́нспортних за́собів (КТЗ)** (згідно з ДСТУ 3649:2020, додаток А, довідковий)[1] здійснюється залежно від конструкції, призначення чи особливостей здійснюється за такими категоріями, підкатегоріями та класами.

**Колісні засоби категорії L**

**Категорія L** – механічні колісні засоби із двома, трьома або чотирма колесами (мотоколісні засоби), що класифікуються за категоріями та підкатегоріями відповідно до таблиці 1.

[1] Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються : постанова Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 року № 1166 (із змінами станом на 14.01.2021). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1166-2010-%D0%BF#top (дата звернення: 17.04.2026).

Таблиця 1

**Класифікація колісних транспортних засобів за категоріями та підкатегоріями (категорія L)**

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| L1 (двоколісний мопед) | | Колісний засіб із двома колесами, об'єм циліндрів двигуна якого не більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням, і незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого не перевищує 50 кілометрів на годину |
| L1e (легкий двоколісний засіб) | L1e – A (велоскутер) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 1 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має об'єм циліндрів двигуна не більше ніж 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням;<br>4) має максимальну конструктивну швидкість, що не перевищує 45 кілометрів на годину;<br>5) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>6) оснащений педалями та додатковим урухомником;<br>7) має додатковий урухомник, який вимикається в разі досягнення швидкості колісного засобу, що є меншою ніж 25 кілометрів на годину;<br>8) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 1 кіловат.<br>Колісний засіб із трьома або чотирма колесами, який відповідає вимогам пунктів 6–8 критеріїв класифікації цієї підкатегорії, |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | класифікується як технічно еквівалентний колісному засобу із двома колесами підкатегорії L1e – A (велоскутер) |
| L1e (легкий двоколісний засіб) | L1e – B (двоколісний мопед) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 1 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має об'єм циліндрів двигуна не більше ніж 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням;<br>4) має максимальну конструктивну швидкість, що не перевищує 45 кілометрів на годину;<br>5) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 4 кіловати;<br>6) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>7) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 6–8 критеріїв класифікації підкатегорії L1e – A |
| **L2 (триколісний мопед)** | | Колісний засіб із трьома колесами, із будь-яким розташуванням коліс, об'єм циліндрів двигуна якого не більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння, і незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого не перевищує 50 кілометрів на годину |
| L2e | L2e – P | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із трьома колесами та наявною силовою установкою; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| (триколісний мопед) | (для перевезення пасажирів) | 3) має об'єм циліндрів двигуна не більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням, або не більше ніж 500 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення;<br>4) має максимальну конструктивну швидкість, що не перевищує 45 кілометрів на годину;<br>5) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 4 кіловати;<br>6) має споряджену масу не більше ніж 270 кілограмів;<br>7) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія не більше двох;<br>8) не може бути класифікований згідно з вимогами пункту 8 критеріїв класифікації підкатегорії L2e – U |
| L2e<br>(триколісний мопед) | L2e – U<br>(для перевезення вантажів) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із трьома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має об'єм циліндрів двигуна не більше ніж 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням, або не більше 500 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення;<br>4) має максимальну конструктивну швидкість, що не перевищує 45 кілометрів на годину;<br>5) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 4 кіловати; |

| **Категорія** | **Підкатегорія** | **Критерії класифікації** |
|---|---|---|
| | | 6) має споряджену масу не більше ніж 270 кілограмів;<br>7) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія не більше двох;<br>8) призначений виключно для перевезення вантажів із відкритою або закритою, рівною та горизонтальною навантажувальною зоною, що відповідає таким критеріям:<br>відношення довжини навантажувальної площі, помноженої на ширину навантажувальної площі, до довжини колісного засобу, помноженої на його ширину, не менше 0,3 або еквівалентна площа для установки машин і устаткування;<br>вантажний простір якого відділений жорсткою перегородкою від простору, призначеного для водія та пасажирів;<br>має вантажний простір, який може вмістити куб із довжиною сторони не менше ніж 600 міліметрів |
| **L3 (мотоцикл)** | | Колісний засіб із двома колесами, об'єм циліндрів двигуна якого більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння, і незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого перевищує 50 кілометрів на годину |
| L3e (мотоцикл) | L3e – A1 (малої потужності) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L1e; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 5) має об'єм циліндрів двигуна внутрішнього згоряння не більше ніж 125 куб. сантиметрів;<br>6) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 11 кіловатів;<br>7) має відношення потужності до маси не більше ніж 0,1 кіловат/кілограм |
| L3e (мотоцикл) | L3e – A1E (малої потужності, ендуро) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L1e;<br>5) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 11 кіловатів;<br>6) має відношення потужності до маси не більше ніж 0,1 кіловат/кілограм;<br>7) має висоту місця для сидіння не менше ніж 900 міліметрів;<br>8) має дорожній просвіт не менше ніж 310 міліметрів;<br>9) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі, помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, і на передавальне число головної передачі) якого не менше 6;<br>10) має споряджену масу разом із масою тягової електричної батареї (у випадку електричної або гібридної силової установки) не більше ніж 140 кілограмів;<br>11) не має місця для сидіння пасажира |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| L3e (мотоцикл) | L3e – A1T (малої потужності, тріал) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L1e;<br>5) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 11 кіловатів;<br>6) має відношення потужності до маси не більше ніж 0,1 кіловат/кілограм;<br>7) має висоту місця для сидіння не більше ніж 700 міліметрів;<br>8) має дорожній просвіт не менше ніж 280 міліметрів;<br>9) має місткість паливного бака не більше ніж 4 літри;<br>10) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі, помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, і на передавальне число головної передачі) якого має не менше 7,5;<br>11) має споряджену масу не більше ніж 100 кілограмів;<br>12) не має місця для сидіння пасажира |
| L3e | L3e – A2 | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| (мотоцикл) | (середньої потужності) | 3) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L1e;<br>5) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 35 кіловатів;<br>6) має відношення потужності до маси не більше ніж 0,2 кіловат/кілограм;<br>7) не є похідним від колісного засобу, оснащеного двигуном з удвічі більшою потужністю;<br>8) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5–7 критеріїв класифікації підкатегорії L3e – A1 |
| L3e<br>(мотоцикл) | L3e – A2E<br>(середньої потужності, ендуро) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>4) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 35 кіловатів;<br>5) має відношення потужності до маси не більше ніж 0,2 кіловат/кілограм;<br>6) не є похідним від колісного засобу, оснащеного двигуном з удвічі більшою потужністю;<br>7) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5–7 критеріїв класифікації підкатегорії L3e – A1;<br>8) має висоту місця для сидіння не менше ніж 900 міліметрів;<br>9) має дорожній просвіт не менше ніж 310 міліметрів; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 10) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі, помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, і на передавальне число головної передачі) якого не менше 6;<br>11) має споряджену масу разом із масою тягової електричної батареї (у випадку електричної або гібридної силової установки) не більше ніж 140 кілограмів;<br>12) не має місця для сидіння пасажира |
| L3e (мотоцикл) | L3e – A2T (середньої потужності, тріал) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>4) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 35 кіловатів;<br>5) має відношення потужності до маси не більше ніж 0,2 кіловат/кілограм;<br>6) не є похідним від колісного засобу, оснащеного двигуном з удвічі більшою потужністю;<br>7) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5-7 критеріїв класифікації підкатегорії L3e – A1;<br>8) має висоту місця для сидіння не більше ніж 700 міліметрів;<br>9) має дорожній просвіт не менше ніж 280 міліметрів;<br>10) має місткість паливного бака не більше ніж 4 літри;<br>11) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі, помножене на |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, і на передавальне число головної передачі) якого не менше 7,5;<br>12) має споряджену масу не більше ніж 100 кілограмів;<br>13) не має місця для сидіння пасажира |
| L3e (мотоцикл) | L3e – A3 (високої потужності) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L1e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5–7 критеріїв класифікації підкатегорії L3e – A1 і вимогами пунктів 5-8 критеріїв класифікації підкатегорії L3e – A2 |
| L3e (мотоцикл) | L3e – A3E (високої потужності, ендуро) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L1e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5–7 критеріїв класифікації підкатегорії L3e – A1 і вимогами |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | пунктів 5-8 критеріїв класифікації підкатегорії L3e – A2;<br>6) має висоту місця для сидіння не менше ніж 900 міліметрів;<br>7) має дорожній просвіт не менше ніж 310 міліметрів;<br>8) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі, помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, і на передавальне число головної передачі) якого не менше 6;<br>9) має споряджену масу разом із масою тягової електричної батареї (у випадку електричної або гібридної силової установки) не більше ніж 140 кілограмів;<br>10) не має місця для сидіння пасажира |
| L3e (мотоцикл) | L3e – A3T (високої потужності, тріал) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із двома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L1e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5–7 критеріїв класифікації підкатегорії L3e – A1 і вимогами пунктів 5-8 критеріїв класифікації підкатегорії L3e – A2;<br>6) має висоту місця для сидіння не більше ніж 700 міліметрів;<br>7) має дорожній просвіт не менше ніж 280 міліметрів; |

| **Категорія** | **Підкатегорія** | **Критерії класифікації** |
|---|---|---|
| | | 8) має місткість паливного бака не більше ніж 4 літри;<br>9) загальне передавальне число на найвищій передачі (передавальне число первинної передачі, помножене на передавальне число передачі, на якій досягається максимальна швидкість, і на передавальне число головної передачі) якого не менше 7,5;<br>10) має споряджену масу не більше ніж 100 кілограмів;<br>11) не має місця для сидіння пасажира |
| **L4 (мотоцикл з боковим причепом)** | | Колісний засіб із трьома колесами, асиметрично установленими відносно середньої поздовжньої вертикальної площини, об'єм циліндрів двигуна якого більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння, і незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого перевищує 50 кілометрів на годину |
| L4e (двоколісний мотоцикл з боковим причепом) | | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) відповідає вимогам критеріїв класифікації категорії L3e;<br>3) має кількість бокових причепів не більше ніж один;<br>4) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія та місця в боковому причепі не більше чотирьох;<br>5) має кількість місць для сидіння в боковому причепі не більше двох;<br>6) має максимальну масу, що дорівнює технічно допустимій масі, заявленій виробником |

| **Категорія** | **Підкатегорія** | **Критерії класифікації** |
|---|---|---|
| **L5 (трицикл)** | | Колісний засіб із трьома колесами, симетрично установленими відносно середньої поздовжньої вертикальної площини, об'єм циліндрів двигуна якого більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння, і незалежно від застосованої силової установки максимальна конструктивна швидкість якого перевищує 50 кілометрів на годину |
| L5e (трицикл) | L5e – A (для перевезення пасажирів) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із трьома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 1 000 кілограмів;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L2e;<br>5) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія не більше п'яти;<br>6) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5–7 критеріїв класифікації підкатегорії L5e – B |
| L5e (трицикл) | L5e – B (для перевезення вантажів) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із трьома колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 1 000 кілограмів;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L2e;<br>5) має закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж із трьох сторін; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 6) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія не більше двох;<br>7) призначений виключно для перевезення вантажів з відкритою або закритою, рівною та горизонтальною навантажувальною зоною, що відповідає таким критеріям:<br>відношення довжини навантажувальної площі, помноженої на ширину навантажувальної площі, до довжини колісного засобу, помноженої на його ширину, не менше 0,3 або еквівалентна площа для установки машин і устаткування;<br>вантажний простір якого відділений жорсткою перегородкою від простору, призначеного для водія та пасажирів;<br>має вантажний простір, який може вмістити куб з довжиною сторони не менше ніж 600 міліметрів |
| **L6 (легкий квадроцикл)** | | Колісний засіб із чотирма колесами, маса якого у спорядженому стані не більше 350 кілограмів без урахування маси акумуляторних батарей, максимальна конструктивна швидкість якого не перевищує 45 кілометрів на годину та об'єм циліндрів двигуна не більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням, або максимальна номінальна потужність якого не більше ніж 4 кіловати за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення, або чиста потужність якого не більше ніж 4 кіловати незалежно від застосованої силової установки |
| L6e | L6e – A | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| (легкий квадроцикл) | (легкий дорожній квадроцикл) | 3) має максимальну конструктивну швидкість, що не перевищує 45 кілометрів на годину;<br>4) має споряджену масу не більше ніж 425 кілограмів;<br>5) має об'єм циліндрів двигуна не більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням, або не більше 500 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення;<br>6) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія не більше двох;<br>7) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 4 кіловати;<br>8) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 7–8 критеріїв класифікації підкатегорії L6e – B |
| L6e<br>(легкий квадроцикл) | L6e – B<br>(легкий квадромобіль) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 3 000 міліметрів, завширшки не більше 1 500 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну конструктивну швидкість, що не перевищує 45 кілометрів на годину;<br>4) має споряджену масу не більше ніж 425 кілограмів;<br>5) має об'єм циліндрів двигуна не більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням, або не більше 500 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 6) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія не більше двох;<br>7) має закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж із трьох сторін;<br>8) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 6 кіловатів |
| L6e<br>(легкий квадроцикл) | L6e – BP<br>(легкий квадромобіль для перевезення пасажирів) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 3 000 міліметрів, завширшки не більше 1 500 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну конструктивну швидкість, що не перевищує 45 кілометрів на годину;<br>4) має споряджену масу не більше ніж 425 кілограмів;<br>5) має об'єм циліндрів двигуна не більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням, або не більше 500 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення;<br>6) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія не більше двох;<br>7) має закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж із трьох сторін;<br>8) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 6 кіловатів;<br>9) призначений для перевезення пасажирів;<br>10) не може бути класифікований згідно з вимогами пункту 9 критеріїв класифікації підкатегорії L6e – BU |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| L6e (легкий квадроцикл) | L6e – BU (легкий квадромобіль для перевезення вантажів) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 3 000 міліметрів, завширшки не більше 1 500 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має максимальну конструктивну швидкість, що не перевищує 45 кілометрів на годину;<br>4) має споряджену масу не більше ніж 425 кілограмів;<br>5) має об'єм циліндрів двигуна не більше 50 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із примусовим запалюванням, або не більше 500 куб. сантиметрів за умови, що в силовій установці застосовано двигун внутрішнього згоряння із запалюванням від стиснення;<br>6) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія не більше двох;<br>7) має закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж із трьох сторін;<br>8) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 6 кіловатів;<br>9) призначений виключно для перевезення вантажів з відкритою або закритою, рівною та горизонтальною навантажувальною зоною, що відповідає таким критеріям:<br>відношення довжини навантажувальної площі, помноженої на ширину навантажувальної площі, до довжини колісного засобу, помноженої на його ширину, не менше 0,3 або еквівалентна площа для установки машин і устаткування; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | вантажний простір якого відділений жорсткою перегородкою від простору, призначеного для водія та пасажирів;<br>має вантажний простір, який може вмістити куб із довжиною сторони не менше ніж 600 міліметрів |
| **L7 (квадроцикл)** | | Колісний засіб із чотирма колесами, що не належить до категорії L6, маса якого у спорядженому стані не більше 400 кілограмів (або 550 кілограмів для колісних засобів, призначених для перевезення вантажів) без урахування маси акумуляторних батарей, максимальна чиста потужність якого не більше 15 кіловатів |
| L7e<br>(важкий квадроцикл) | L7e – A<br>(важкий дорожній квадроцикл) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 450 кілограмів;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L6e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 6–7 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – B і вимогами пунктів 5–8 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – C;<br>6) призначений виключно для перевезення пасажирів;<br>7) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 15 кіловатів |
| L7e | L7e – A1 | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| (важкий квадроцикл) | (квадроцикл А1) | 2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 450 кілограмів;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L6e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 6–7 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – B і вимогами пунктів 5–8 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – C;<br>6) призначений виключно для перевезення пасажирів;<br>7) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 15 кіловатів;<br>8) має кількість місць для сидіння з урахуванням місця водія не більше двох;<br>9) має кермо з рукоятками (мотоциклетного типу) |
| L7e<br>(важкий квадроцикл) | L7e – A2<br>(квадроцикл А2) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 450 кілограмів;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L6e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 6–7 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – B і вимогами пунктів 5-8 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – C;<br>6) призначений виключно для перевезення пасажирів;<br>7) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 15 кіловатів; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 8) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 8–9 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – A1;<br>9) має кількість місць для сидіння (таких, що не передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу) з урахуванням місця водія не більше двох |
| L7e (важкий квадроцикл) | L7e – B (важкий квадроцикл-позашляховик) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 450 кілограмів (призначений для перевезення пасажирів) або не більше ніж 600 кілограмів (призначений для перевезення вантажів);<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L6e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5–8 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – C;<br>6) має дорожній просвіт не менше ніж 180 міліметрів |
| L7e (важкий вадрояроцикл) | L7eя – B1 (квадроцикл-позашляховик) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 450 кілограмів (призначений для перевезення пасажирів) або не більше ніж 600 кілограмів (призначений для перевезення вантажів);<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L6e; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5–8 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – C;<br>6) має дорожній просвіт не менше ніж 180 міліметрів;<br>7) має кількість місць для сидіння (таких, що передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу) з урахуванням місця водія не більше двох;<br>8) має кермо з рукоятками (мотоциклетного типу);<br>9) має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 90 кілометрам на годину;<br>10) має колісну базу, що не перевищує дорожній просвіт більше ніж у 6 разів |
| L7e<br>(важкий квадроцикл) | L7e – B2 (квадроцикл типу багі) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 4 000 міліметрів, завширшки не більше 2 000 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 450 кілограмів (призначений для перевезення пасажирів) або не більше ніж 600 кілограмів (призначений для перевезення вантажів);<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L6e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 5–8 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – C;<br>6) має дорожній просвіт не менше ніж 180 міліметрів;<br>7) має кількість місць для сидіння (таких, що не передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу) з урахуванням місця водія не більше трьох, два з них розміщені поруч; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 8) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 15 кіловатів;<br>9) має колісну базу, що не перевищує дорожній просвіт більше ніж у 8 разів |
| L7e<br>(важкий квадроцикл) | L7e – C<br>(важкий квадромобіль) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 3 700 міліметрів, завширшки не більше 1 500 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 450 кілограмів (призначений для перевезення пасажирів) або не більше ніж 600 кілограмів (призначений для перевезення вантажів);<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L6e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 6–7 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – B;<br>6) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 15 кіловатів;<br>7) має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 90 кілометрам на годину;<br>8) має закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж із трьох сторін |
| L7e<br>(важкий квадроцикл) | L7e – CP<br>(важкий квадромобіль | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 3 700 міліметрів, завширшки не більше 1 500 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 450 кілограмів (призначений для перевезення пасажирів); |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | для перевезення пасажирів) | 4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L6e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 6–7 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – B;<br>6) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 15 кіловатів;<br>7) має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 90 кілометрам на годину;<br>8) має закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж із трьох сторін;<br>9) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 9–10 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – CU;<br>10) має кількість місць для сидіння (таких, що не передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу) з урахуванням місця водія не більше чотирьох. |
| L7e<br>(важкий квадроцикл) | L7e – CU<br>(важкий квадромобіль для перевезення вантажів) | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) завдовжки не більше 3 700 міліметрів, завширшки не більше 1 500 міліметрів, заввишки не більше 2 500 міліметрів;<br>2) із чотирма колесами та наявною силовою установкою;<br>3) має споряджену масу не більше ніж 600 кілограмів;<br>4) не може бути класифікований згідно з вимогами критеріїв класифікації категорії L6e;<br>5) не може бути класифікований згідно з вимогами пунктів 6–7 критеріїв класифікації підкатегорії L7e – B;<br>6) має максимальну номінальну або чисту потужність не більше ніж 15 кіловатів;<br>7) має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 90 кілометрам на годину; |

| Категорія | Підкатегорія | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 8) має закритий водійський та пасажирський салон, доступний не більше ніж із трьох сторін;<br>9) має кількість місць для сидіння (таких, що не передбачають розташування ніг по різні сторони колісного засобу) з урахуванням місця водія не більше двох;<br>10) призначений виключно для перевезення вантажів з відкритою або закритою, рівною та горизонтальною навантажувальною зоною, що відповідає таким критеріям:<br>відношення довжини навантажувальної площі, помноженої на ширину навантажувальної площі, до довжини колісного засобу, помноженої на його ширину, не менше 0,3 або еквівалентна площа для установки машин і устаткування;<br>вантажний простір якого відділений жорсткою перегородкою від простору, призначеного для водія та пасажирів;<br>має вантажний простір, який може вмістити куб із довжиною сторони не менше ніж 600 міліметрів |

### Колісні засоби категорії М

**Категорія М** – механічні колісні засоби, які мають не менше чотирьох коліс і призначені для перевезення пасажирів та їх багажу, що класифікуються за категоріями та класами відповідно до таблиці 2.

Таблиця 2

**Класифікація колісних транспортних засобів за категоріями та підкатегоріями (категорія М)**

| Категорія | Клас | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| **М1** | | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія не перевищує восьми (легковий автомобіль); |

| Категорія | Клас | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 2) не передбачає місця для пасажирів, які стоять;<br>3) кількість місць для сидіння може обмежуватися одним місцем для водія |
| **M2** | A | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує вісім, але не більше 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу не більше ніж 5 тонн;<br>3) призначений для перевезення пасажирів, які стоять;<br>4) має місця для сидіння та майданчик для пасажирів, які стоять;<br>5) має одне місце для сидіння пріоритетної категорії осіб |
| **M2** | B | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує вісім, але не більше 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу не більше ніж 5 тонн;<br>3) призначений для перевезення пасажирів, які сидять;<br>4) не має майданчика для пасажирів, які стоять |
| **M3** | A | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує вісім, але не більше 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу більше ніж 5 тонн;<br>3) призначений для перевезення пасажирів, які стоять; |

| Категорія | Клас | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 4) має місця для сидіння та майданчик для пасажирів, які стоять;<br>5) має одне місце для сидіння пріоритетної категорії осіб |
| **M3** | B | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує вісім, але не більше 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу більше ніж 5 тонн;<br>3) призначений для перевезення пасажирів, які сидять;<br>4) не має майданчика для пасажирів, які стоять |
| **M2** | I | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу не більше ніж 5 тонн;<br>3) конструкція якого передбачає місця для пасажирів, які стоять, і забезпечене їх безперешкодне пересування;<br>4) має чотири місця для сидіння пріоритетної категорії осіб;<br>5) має одне місце для розташування особи, забезпеченою кріслом колісним |
| **M3** | I | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу більше ніж 5 тонн;<br>3) конструкція якого передбачає місця для пасажирів, які стоять, і забезпечене їх безперешкодне пересування; |

| Категорія | Клас | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| | | 4) має чотири місця для сидіння пріоритетної категорії осіб;<br>5) має одне місце для розташування особи, забезпеченою кріслом колісним |
| **M2** | II | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу не більше ніж 5 тонн;<br>3) конструкція якого призначена для перевезення пасажирів, які переважно сидять, та допускає можливість перевезення пасажирів, які стоять у проході між рядами сидінь та/або в зоні поза проходом, на майданчику, площа якого не перевищує за розміром площу, необхідну для розміщення двох здвоєних місць для сидіння;<br>4) має два місця для сидіння пріоритетної категорії осіб |
| **M3** | II | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу більше ніж 5 тонн;<br>3) конструкція якого призначена для перевезення пасажирів, які переважно сидять, та допускає можливість перевезення пасажирів, які стоять у проході між рядами сидінь та/або в зоні поза проходом, на майданчику, площа якого не перевищує за розміром площу, необхідну для розміщення двох здвоєних місць для сидіння;<br>4) має два місця для сидіння пріоритетної категорії осіб |

| Категорія | Клас | Критерії класифікації |
|---|---|---|
| **M2** | III | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу не більше ніж 5 тонн;<br>3) конструкція якого призначена виключно для перевезення пасажирів, які сидять |
| **M3** | III | Колісний засіб, що відповідає таким вимогам:<br>1) призначений для перевезення пасажирів, у якому кількість місць для сидіння без урахування місця водія перевищує 22;<br>2) має максимальну технічно допустиму масу більше ніж 5 тонн;<br>3) конструкція якого призначена винятково для перевезення пасажирів, які сидять |

### Колісні засоби категорії N

**Категорія N** – механічні колісні засоби, які мають не менше чотирьох коліс і призначені для перевезення вантажів, що класифікуються за категоріями відповідно до таблиці 3.

Таблиця 3

**Класифікація колісних транспортних засобів за категоріями та підкатегоріями (категорія N)**

| Категорія | Критерії класифікації |
|---|---|
| **N1** | Колісний засіб, призначений для перевезення вантажів, максимальна технічно допустима маса якого не більше ніж 3,5 тонни |
| **N2** | Колісний засіб, призначений для перевезення вантажів, максимальна технічно допустима маса якого більше 3,5 тонни, але не більше ніж 12 тонн |
| **N3** | Колісний засіб, призначений для перевезення вантажів, максимальна технічно допустима маса якого більше ніж 12 тонн |

### Колісні засоби категорії О

**Категорія О** – причіпні колісні засоби, призначені та сконструйовані для перевезення вантажів або людей, а також для використання як житлові приміщення, що класифікуються за категоріями відповідно до таблиці 4.

Таблиця 4

**Класифікація причіпних колісних засобів (категорія О)**

| Категорія | Критерії класифікації |
|---|---|
| **О1** | Причіпний колісний засіб із максимальною технічно допустимою масою не більше ніж 0,75 тонни |
| **О2** | Причіпний колісний засіб із максимальною технічно допустимою масою більше як 0,75 тонни, але не більше ніж 3,5 тонни |
| **О3** | Причіпний колісний засіб із максимальною технічно допустимою масою більше як 3,5 тонни, але не більше ніж 10 тонн |
| **О4** | Причіпний колісний засіб із максимальною технічно допустимою масою більше ніж 10 тонн |

### Підкатегорії колісних засобів спеціального, спеціалізованого призначення або підвищеної прохідності

**Колісні засоби спеціального або спеціалізованого призначення** – колісні засоби категорій M, N або O, призначені для перевезення пасажирів певних категорій та/або вантажів (спеціалізовані колісні засоби), або для виконання спеціальних робочих функцій (спеціальні колісні засоби), для чого необхідно встановлення спеціального кузова та/або устаткування, а також колісні засоби, обладнані виключно для пересування осіб з інвалідністю та осіб, які їх супроводжують.

Маса обладнання, змонтованого на колісному засобі спеціального або спеціалізованого призначення, є складовою маси колісного засобу у спорядженому стані.

Для позначення підкатегорії колісних засобів, які належать до підкатегорії колісних засобів спеціального або спеціалізованого призначення, до літер і цифр, що

позначають категорію колісного засобу, додають літеру «S» (M1S, N2S тощо).

**Колісні засоби підвищеної прохідності** – колісні засоби категорії M або N, які мають специфічні технічні особливості, що дають змогу використовувати їх поза дорогами із твердим покриттям.

Для позначення підкатегорії колісних засобів, які належать до підкатегорії колісних засобів підвищеної прохідності, до літер і цифр, що позначають категорію колісного засобу, додають літеру «G» (N1G, M2G тощо).

**Колісний засіб спеціального або спеціалізованого призначення підвищеної прохідності** – колісний засіб, що належить до категорії M або N і має специфічні технічні особливості відповідно до абзаців першого та четвертого цього розділу.

Для позначення підкатегорії колісних засобів, які належать до підкатегорії колісних засобів спеціального або спеціалізованого призначення підвищеної прохідності, до літер і цифр, що позначають категорію транспортного засобу, додають дві літери «GS» (N2GS, M3GS тощо).

**Примітки.**

1. Документами, що засвідчують відповідність класифікації колісного засобу, є *сертифікат типу, сертифікат відповідності, сертифікат відповідності щодо індивідуального затвердження*, які видані відповідно до законодавства, або інший документ про підтвердження відповідності, що визначає, якій категорії відповідає колісний засіб, виданий уповноваженими органами або органами із сертифікації, акредитованими відповідно до законодавства, призначеними Мінінфраструктури.

2. Класифікація колісних засобів категорії L1e-L7e (позначені додатковим символом «e») застосовується для колісних засобів, конструкція яких затверджується згідно з Регламентом (ЄС) 168/2013.

Під час проведення процедури оцінювання відповідності колісних засобів категорії L1e-L7e застосовують ті самі вимоги, що і до колісних засобів категорії L1-L7.

Класифікація колісних засобів категорії L1-L7 застосовується для колісних засобів, конструкція яких затверджується згідно з Правилами ООН, доданими до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних

засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року.

3. Зчленований колісний засіб категорії М2 або М3 – автобус, що складається з двох або більше жорстких секцій, які з'єднані між собою та можуть повертатися одна відносно іншої. Пасажирські салони кожної секції забезпечують вільне переміщення пасажирів між ними, жорсткі секції можливо роз'єднати тільки в умовах підприємства технічного сервісу чи виробництва автобусів із застосуванням спеціального устаткування. Такий транспортний засіб вважається одним колісним засобом.

КТЗ категорій М2 та М3 належать до:

а) одного або кількох класів – клас I, клас II, клас III (згідно з ДСТУ UN/ECE R 36-03);

б) одного з класів – клас А або клас В (згідно з ДСТУ UN/ECE R 52-01).

Клас I – автобуси, призначені для перевезення пасажирів, що сидять і стоять, із можливістю для пасажирів безперешкодно переміщуватися по салону.

Клас II – автобуси, призначені для перевезення головним чином пасажирів, що сидять, а також пасажирів, що стоять у проході поміж рядами та (або) на площадці, яка не перевищує за розміром площі, необхідної для розміщення двох здвоєних сидінь.

Клас III – автобуси, призначені для перевезення винятково пасажирів, що сидять.

Клас А – автобуси (пасажиромісткістю до 22 пасажирів), призначені для перевезення пасажирів, що сидять, та мають місця для пасажирів, які стоять.

Клас В – автобуси (пасажиромісткістю до 22 пасажирів), призначені для перевезення винятково пасажирів, що сидять.

**539. Класифіка́ція надзвича́йних ситуа́цій** – система, згідно з якою надзвичайні ситуації поділяються на класи і підкласи залежно від характеру їх походження.

**540. Клініч́на сме́рть** (*мед.*) – короткочасна перехідна стадія між життям і смертю, її тривалість – 3–6 хв; в цей короткочасний період ще можна відновити життєві функції з допомогою реанімації; пізніше наступають незворотні зміни у тканинах організму, і клінічна смерть

переходить в *біологічну*, справжню; стан організму, при якому відсутні видимі ознаки життя (серцева діяльність та дихання), згасають функції центральної нервової системи, але зберігаються обмінні процеси у тканинах.

**541. Кліренс,** або **дорожній просвіт** (*англ. ground clearance*) – відстань від поверхні землі до найнижчої точки центральної частини автомобіля, тролейбуса, автобуса, гусеничного трактора тощо, не включаючи коліс чи гусениць. Під центральною частиною автомобіля мається на увазі простір, симетричний відносно поздовжньої осі, ширина якого становить 80 % від відстані між внутрішніми поверхнями коліс однієї осі (рис. 1).

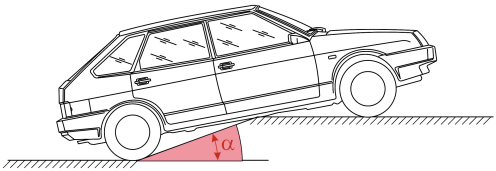



**Рис. 1.** *Вплив кліренсу на прохідність транспортного засобу: α – кут поздовжньої прохідності легкового автомобіля*

Цей параметр негативно впливає на стійкість проти перевертання (чим вищим є кліренс, тим вище знаходиться і центр мас), позитивно – на прохідність автомобіля та інших засобів пересування, а також, від нього залежить керованість транспортного засобу. Виходячи з вказаних переваг та недоліків, виробники роблять малий дорожній просвіт на автомобілях, зорієнтованих на рух при високих швидкостях. У той же час позашляховики мають великий дорожній просвіт, адже для них головне – прохідність.

Висота стандартного дорожнього бордюра становить близько 16 см. На автомобілях, що мають менший дорожній просвіт, водій повинен брати до уваги можливий ризик пошкодження бампера при поперечному паркуванні.

На автомобілях, облаштованих активною підвіскою розмір дорожнього просвіту можна змінювати. А при збільшенні швидкості руху такі автомобілі автоматично

опускаються, зменшуючи дорожній просвіт – це не тільки збільшує стійкість, але й зменшує лобовий опір автомобіля.

**542. Код оці́нки невідпові́дності техні́чного ста́ну тра́нспортного за́собу** (*при проведенні технічного контролю транспортного засобу*) – комбінація цифрових знаків, що застосовуються для відображення, передачі, статистичного оброблення та зберігання інформації про виявлену невідповідність технічного стану транспортного засобу.

**543. Коефіці́єнт використа́ння ма́си автомобі́ля** – відношення вантажопідйомності транспортного засобу до його власної маси.

**544. Колапс** (*мед.*) – це одна з форм гострої судинної недостатності, котра характеризується раптовим вираженим зниженням судинного тонуса і (або) гострим зменшенням об'єму циркульованої крові; його відносять до невідкладних станів. Супроводжується різким зниженням артеріального і венозного тиску, проявляється ослабленням роботи серця, нетривалою втратою свідомості. Колапс варто відрізняти від проявів судинної недостатності при шоках – при колапсі не відбувається розвитку виразної системної відповіді з боку інших органів та систем, а всі прояви критичного стану пов'язані з падінням судинного тонусу. До проявів колапсу належать: прострація; блідість шкірних покривів; зниження температури тіла; поверхневе часте дихання; частий пульс слабкого наповнення; низький артеріальний тиск (артеріальна гіпотензія).

**545. Ко́ліки** (*мед.*) – гострі напади болю внаслідок спазму.

**546. Коли́сний тра́нспортний за́сіб** – транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі.

**547. Коло́на пішохо́дів** (*за визначенням ПДР*) – організована група людей, які рухаються по проїзній частині в одному напрямку.

**548. Коло́на тра́нспортних за́собів** (*за визначенням ПДР*) – організована група з трьох і більше транспортних засобів, що разом рухаються в одному напрямку безпосередньо один за одним з постійно увімкненим ближнім світлом фар.

**549. Ко́ма** (*мед.*) (*грець. κῶμα* – глибокий сон) – важкий патологічний стан організму, найвищий ступінь патологічного гальмування (глибокого пригнічення) ЦНС; характеризується глибокою (повною) втратою свідомості; повна відсутність реакції на зовнішні подразники, в тому числі і на біль; стан іноді нагадує сон, але розбудити таку людину не вдається; в цій стадії нерідко розвиваються критичні розлади життєво важливих функцій організму – дихання, роботи серця і кровообігу, обміну речовин, відсутні рефлекси та реакції організму на зовнішні подразники.

**550. Ко́ма гіпоглікемі́чна** (*мед.*) – страждають хворі цукровим діабетом. Але, на відміну від діабетичної коми, гіпоглікемічна кома розвивається при зниженні рівня глюкози крові нижче, ніж 2 ммоль/л. Для прекоми тут характерно поряд з основними симптомами і сильне відчуття голоду, незалежно від часу останнього прийняття їжі.

**551. Ко́ма голо́дна** (*мед.*) – розвивається при дистрофії III ступеня, котра досягається шляхом тривалого голодування. Частіше за все цим страждають молоді люди, які дотримуються білкової дієти. В організмі розвивається дефіцит білка, котрий виконує багато функцій в тілі людини і через його (білка) обмежену кількість порушується робота практично усіх органів, пригнічуються функції головного мозку. При поступовому розвитку цього стану часто спостерігаються «голодні» непритомності, загальна сильна слабкість, збільшена частота дихання і серцебиття. При комі температура тіла хворого часто знижена, так само як і артеріальний тиск. Може бути самовільне випорожнення сечового міхура, судоми. При обслідуванні у крові виявляється різко знижена кількість лейкоцитів, тромбоцитів, білка і холестерину. Також критично знижена і глюкоза крові.

**552. Ко́ма діабети́чна** (*мед.*) – розвивається частіше за все у хворих, які страждають цукровим діабетом. Як правило, це зв'язано з підвищеним рівнем глюкози крові.

Для цього виду коми характерний запах ацетону із рота хворого. Правильна діагностика сприяє швидкому встановленню діагнозу і оперативному виведенню із даного стану.

**553. Ко́ма епілепти́чна** (*мед.*) – може розвинутися після сильного судомного припадку. Для хворих характерно розширення зіниць, блідість шкірних покривів, пригнічення практично всіх рефлексів. На язиці часто маються сліди прикусу, практично завжди спостерігається мимовільне випорожнення сечового міхура і кишківника. Артеріальний тиск часто знижений, а частота пульсу збільшена. При пригніченні стану пульс стає нитковидним, дихання із поверхневого стає глибоким, потім знову може припинитися на деякий період, після котрого знову відновитися (дихання Чейна-Стокса). При подальшому погіршенні стану зникають рефлекси, артеріальний тиск продовжує падати і без лікарського втручання може наступити летальний наслідок.

**554. Ко́ма менінгеа́льна** (*мед.*) – розвивається при інтоксикації головного мозку внаслідок менінгококової інфекції. Більш точний діагноз встановлюється після проведення люмбальної пункції. На етапі прекоми характерні дуже сильні головні болі, хворий нездатний підняти випрямлену ногу, зігнувши її тільки в тазобедреному суглобі. Мимовільно вона згинається і в колінному суглобі (симптом Керніга). А якщо голову пацієнта пасивно нахилити вперед, то у нього мимовільно зігнуться і коліна (симптом Брудзинського). Також для цього виду коми характерний висип з ділянками некрозу на шкірі і слизових. Такий же висип (крововилив) може бути і на внутрішніх органах, що в свою чергу, призводить до порушення їх роботи. Правильна діагностика при менінгіальній комі можлива після проведення люмбальної пункції. Спинно-мозкова рідина (*ліквор*) при цьому захворюванні мутна, в ній підвищено вміст білка і збільшено кількість кров'яних клітин.

**555. Ко́ма травмати́чна** (*мед.*) – виникає часто після черепно-мозкової травми з пошкодженням головного мозку. Від решти видів відрізняється наявністю такого симптому, як блювота в прекомі. Основне лікування спрямоване на покращення кровозабезпечення мозку і відновлення його функцій.

**556. Ко́ма церебра́льна** (*мед.*) – характерна для захворювань головного мозку, зв'язаних з утворенням пухлин. Саме захворювання розвивається поступово. Починаються постійні головні болі, котрі супроводжуються блювотою. Хворим часто стає все важче ковтати рідку їжу, вони можуть вдавитися, з утрудненнями можуть пити (*бульварний синдром*). Якщо в цей період лікування проводилось не в повному обсязі, то можливий розвиток коми. При обстеженні у таких хворих відзначаються ознаки розвитку пухлини (виявляються при проведенні МРТ і комп'ютерній томографії).

У лікворі підвищено кількість лейкоцитів і білка, але варто пам'ятати, що при підозрі на локалізацію пухлинного утворення у задній черепній ямці проведення спинномозкової пункції категорично заборонено – це може призвести до летального наслідку. Варто відзначити, що всі вищеперераховані симптоми також характерні і для коми, котра розвивається в результаті абсцесу мозку. Суттєвою відмінністю тут будуть запалювальні захворювання, котрі передують комі (ангіна, гайморит, отит та ін.). Крім цього, для даного стану характерно підвищення температури тіла і рівня лейкоцитів у крові. Для правильної діагностики хворий повинен бути оглянутий лікарем-інфекціоністом.

**557. Компете́нтний о́рган з переве́зення небезпе́чних вантажі́в** – орган, що таким визнається КМУ з метою виконання міжнародних договорів України у сфері перевезень небезпечних вантажів.

**558. Компоне́нти життє́вого середо́вища** – природне, соціальне та техногенне середовища.

**559. Комфо́рт** – сукупність побутових зручностей: упорядженість і затишок житла (салону транспортного засобу), суспільних закладів (кімнати відпочинку водіїв),

засобів повідомлення (гарнітура зв'язку hands free для водія), автомобільних сидінь, сприятливий температурний режим у салоні автобуса, зручність керування автомобілем та ін. Наприклад, комфорт робочого місці водія, комфорт пасажира у транспортному засобі тощо.

**560. Конструкти́вна безпе́ка автомобі́ля** – властивість транспортного засобу завдяки своїй конструкції запобігати ДТП, знижувати важкість їх наслідків для учасників дорожнього руху, не завдаючи шкоди людям і навколишньому середовищу. Це дуже складна характеристика, яка пов'язана з усіма названими вище експлуатаційними властивостями автомобіля. Конструктивну безпеку поділяють на активну, пасивну, післяаварійну та екологічну.

**Акти́вна безпе́ка тра́нспортного за́собу** – властивість автомобіля *знижувати ймовірність виникнення ДТП* або повністю їм запобігати. Вона проявляється в період, коли за небезпечної дорожньої обстановки водій *ще може змінити характер руху автомобіля*. Активна безпечність залежить від компоновочних параметрів автомобіля (габаритних і вагових), його експлуатаційних властивостей, які дозволяють водію впевнено керувати транспортним засобом, розганяти і гальмувати з необхідною інтенсивністю, здійснювати маневри, котрі вимагає дорожня обстановка, без значних затрат фізичних сил. Основні з цих властивостей – тягово-швидкісні, гальмівні, стійкість, керованість, прохідність інформативність, населеність. Сукупність тягових і гальмівних властивостей називають *динамічними властивостями, або динамічністю*.

**Паси́вна безпе́ка тра́нспортного за́собу** – властивість автомобіля *зменшувати тяжкість наслідків ДТП*, якщо вона все ж таки сталася. Вона проявляється у період, коли *водій уже неспроможний керувати автомобілем* і змінювати характер його руху, тобто безпосередньо під час зіткнення, наїзду, перекидання транспортних засобів. Пасивну безпечність забезпечують конструктивні заходи – використання безпечних рульових колонок, ременів безпеки, протиударна конструкція кузова тощо.

Розрізняють *внутрішню і зовнішню пасивну безпеку автомобіля*. Основними вимогами *зовнішньої пасивної безпеки* є забезпечення такого конструктивного виконання зовнішніх поверхонь і елементів автомобіля, при котрих ймовірність пошкодження людини цими елементами у випадку ДТП була б мінімальною. Значна кількість дорожніх пригод пов'язано із зіткненнями та наїздами на нерухому перешкоду. У зв'язку із цим однією із вимог до зовнішньої пасивної безпеки автомобіля є захист водіїв і пасажирів від поранень, а також самого автомобіля від пошкоджень з допомогою зовнішніх елементів конструкції. Прикладом елементу пасивної безпеки може бути травмобезпечний бампер, призначення котрого – пом'якшувати удари автомобіля при наїзді на перешкоду при малій швидкості руху (наприклад, при маневруванні в зоні стоянки). Конструкція бампера повинна забезпечувати необхідне співвідношення жорсткості і міцності, щоб при зіткненні на невеликій швидкості бампер пом'якшував удар і захищав від пошкоджень кузов автомобіля та пасажирів, а при зіткненні на значних швидкостях бампер і передня частина автомобіля сумісно деформувалися, поглинаючи значну частину енергії удару та захищаючи водія і пасажирів від серйозних травм. Відомі конструкції бамперів, котрі з'єднані з кузовом через пружні гумовмісні елементи або телескопічні амортизатори.

Як відомо, межею винесливості навантаження для людини є 50–60 g (g – прискорення вільного падіння). Межею винесливості для незахищеного тіла є величина енергії, яка сприймається безпосередньо тілом, котра відповідає швидкості руху біля 15 км/год. При швидкості 50 км/год енергія перевищує допустиму приблизно в 10 разів. Таким чином, завдання полягає у зниженні прискорення тіла людини при зіткненні транспортного засобу за рахунок тривалих деформацій передньої частини кузова автомобіля, при котрих поглинається якомога більше енергії. Чим більше деформація автомобіля і чим довше вона відбувається, тим менше перевантаження зазнає водій при зіткненні автомобіля з перешкодою.

*До зовнішньої пасивної безпеки* мають відношення декоративні елементи кузова автомобіля, дверні ручки, дзеркала та інші деталі, закріплені на ньому. На сучасних автомобілях все ширше застосовуються втоплені ручки дверей, які не наносять травм пішоходам чи велосипедистам у випадку ДТП. Не застосовують виступаючі емблеми заводів і їх фігурне зображення на передній частині (капоті) автомобіля або роблять їх повертальними («Мерседес») чи приклеєними до капоту (на решітці радіатора). Так, наприклад, з капота автомобіля ГАЗ-21 зникла фігура металічного «оленя», що був травмонебезпечним елементом. На зовнішню пасивну безпеку впливає і форма передньої частини автомобіля у плані. Наприклад, автомобілі ГАЗ-21, «Москвич-407», ГАЗ-20 мали фари, які виступали у передніх крилах та сприяли захопленню пішохода при наїзді та утриманню його на передній частині автомобіля, збільшенню числа й тяжкості травм. Сучасні автомобілі не мають захоплюючих елементів передньої частини кузова (мають кращу обтічність та конусність). Бампери деяких автомобілів мають *пластмасові бокові частини*, що також сприяє зниженню тяжкості травм, отриманих пішоходами, і пошкоджень інших транспортних засобів при ДТП.

*До внутрішньої пасивної безпеки автомобіля ставляться дві основні вимоги*: 1) створення умов, при яких водій чи пасажир могли б безпечно витримувати значні навантаження; 2) виключення травмонебезпечних елементів всередині кузова (кабіни). Водій і пасажири при зіткненні після миттєвої зупинки автомобіля ще продовжують рухатися, зберігаючи швидкість руху автомобіля, котру він мав перед зіткненням. Саме в цей час відбувається отримання більшої частини травм у результаті удару головою водія чи переднього пасажира об вітрове скло, грудьми водія – об рульове колесо і рульову колонку, коліньми – об нижню частину щитка приладів.

Аналіз ДТП показує, що домінуюча більшість загиблих знаходились на переднім сидінні. Тому при розробці заходів з пасивної безпеки у першу чергу приділяється увага забезпеченню безпеки водія і пасажира, які знаходяться на

передньому сидінні. Конструкція і жорсткість кузова автомобіля виконуються такими, щоб при зіткненні деформувалася передня і задня частини кузова, а деформація салону (кабіни) була за можливості мінімальною для збереження зони життєзабезпечення, тобто мінімально необхідного простору, в межах котрого виключено здавлювання тіла людини, яка знаходиться всередині кузова.

Крім того, повинні бути передбачені наступні заходи, *які знижують тяжкість наслідків при зіткненні*: 1) необхідність переміщення рульового колеса і рульової колонки та поглинання ними енергії удару, а також рівномірного розподілу удару на поверхні грудей водія; 2) виключення можливості викиду або випадання пасажирів і водія (надійність дверних замків); 3) наявність індивідуальних захисних і утримуючих засобів для всіх пасажирів та водія (ремені безпеки, підголівники, пневмоподушки); 4) відсутність травмонебезпечних елементів перед пасажирами і водієм (вентилятор, статуетки, сувеніри тощо); 5) обладнання кузова травмобезпечним склом.

**Фото 1.** *Сучасне скло автомобіля є достатньо надійним елементом внутрішньої безпеки транспортного засобу*

Ефективність застосування ременів безпеки у поєднанні з іншими заходами підтверджена статистичними даними − їх використання зменшує кількість травм на 60–75 %, а також знижує їх тяжкість. Сучасні автокрісла можуть мати *кріплення Isofix* (скоби, які сховані між

подушкою і спинкою сидінь автомобіля, а на автокріслі – замки). Додаткове *кріплення Top Tether* (якорний ремінь) утримує автокрісло при фронтальному ударі від кивка вперед, перешкоджаючи розвитку так званого ефекту батога. В цьому випадку внутрішні ремені більш ефективно гасять енергію, знижуються навантаження на тіло, в першу чергу, на шийні хребці.

**Фото 2.** *Особлива увага водіями повинна приділятися безпеці перевезення дітей зростом до 145 см (автокрісла)*

*Бустери* (фото 3, зліва) – дешеві додаткові дитячі сидіння, які є простими в установці. Разом з тим їх недоліком є те, що бустер не захищає дитину стовідсотково, особливо при боковому ударі. Тести показали, що *адаптер ременя безпеки* (фото 3, справа) теж не дає гарантії безпеки при аварії. При зіткненні ремінь через неправильне розміщення працює неефективно і може навіть нанести дитині серйозні травми.

**Фото 3.** *Бустери (зліва) та адаптер ременя безпеки (справа) для дітей*

Одним із ефективних способів вирішення проблеми переміщення водія і пасажирів при зіткненні є *застосування пневматичних подушок*, котрі при зіткненні автомобіля з перешкодою (ДТП) наповнюються стиснутим газом за 0,03–0,04 с, сприймають на себе удар водія та пасажирів і тим самим знижують тяжкість отриманих травм.

Подушки вмонтовані у центральну частину рульового колеса, в щиток приладів, в задню частину спинок сидіння та внутрішні бокові поверхні кузова біля водія та пасажирів. У неробочому стані подушки непомітні (нагадує тільки напис «*Airbag*»). В момент удару спеціальний датчик дає сигнал пристрою, котрий наповнює подушку стисненим газом. Після падіння пасажира (водія) на подушку відбувається випуск газу з неї через спеціальний калібрований отвір. Це необхідно для виключення відкидання пасажира (водія) назад і нанесення травм від сидіння або пошкодження хребта при закидуванні голови. Не дивлячись на високу ефективність, подушки не отримали широкого розповсюдження на вітчизняних автомобілях у зв'язку з тим, що наповнення їх газом супроводжується потужним звуковим ударом, котрий при закритих вікнах автомобіля може призвести до повної втрати слуху у людей, які знаходяться у транспортному засобі. Тому в даний час більш активно застосовується ефективний засіб, який обмежує переміщення людей в салоні автомобіля при зіткненні з перешкодою – ремені безпеки.

Існує хибна думка, що якщо перед зіткненням впертися руками і ногами, то можна значно знизити тяжкість травм, не застосовуючи ременів безпеки. Найпростіший розрахунок показує, що це не так: при наїзді автомобіля на перешкоду зі швидкістю 30 км/год водій зазнає перевантаження, еквівалентні падінню з висоти 3,5 м. При швидкості 60 км/год перевантаження еквівалентні падінню з висоти 14 м. Результат в даному випадку залежить від того, на яку частину тіла прийдеться енергія удару. Сила, яка діє на людину при зіткненні, вимірюється тонами, а при високих швидкостях – десятками тон. Протидіяти таким силам м'язам рук чи ніг – неможливо. Тому

Правила дорожнього руху зобов'язують водія не починати руху, не пристегнувши ремені безпеки.

**Післяаварі́йна безпе́чність тра́нспортного за́собу** – властивість автомобіля зменшувати важкість наслідків ДТП після повної зупинки, не перешкоджати евакуації пасажирів чи водія, не наносити травм при їх безпосередній евакуації і після неї та запобігати виникненню нових аварій. Для підвищення післяаварійної безпечності проводять протипожежні та організаційно-технічні заходи, що полегшують евакуацію пасажирів та водія з аварійного автомобіля, застосовують аварійну сигналізацію.

Найбільш важкими наслідками ДТП *є загорання автомобіля*. Частіше за все загорання відбувається при складних дорожніх пригодах – таких як зіткнення автомобілів, наїзди на нерухомі перешкоди, а також перевертання транспортного засобу. Не дивлячись на невелику ймовірність загорання (0,03–1,2 % від загальної кількості пригод), їх наслідки найважчі. Вони викликають майже повне руйнування автомобіля і при неможливості евакуації – загибель людей.

**Фото 4.** *Сучасний легковий автомобіль повністю згорає за декілька хвилин*

У таких пригодах паливо виливається із пошкодженого бака або із заливної горловини. Загорання відбувається від

гарячих деталей системи випуску відпрацьованих газів, від електричної іскри при несправній системі запалення (пізнє запалення) або від тертя деталей кузова об дорогу чи об кузов іншого автомобіля. Можуть бути й інші причини загорання.

**Фото 5.** *Наслідки загорання автобуса під час руху*

На даний час відсутня єдина точка зору щодо оптимального місця розміщення паливного баку. При конструюванні автомобіля керуються наступними міркуваннями: 1) бак розміщують подальше від двигуна; 2) стараються встановлювати бак позаду, так як частіше відбуваються зустрічні зіткнення транспортних засобів; 3) встановлюють систему автоматичного відключення джерела електроенергії (акумулятора, генератора) при ДТП; 4) забезпечують пожежна безпечність паливних баків, заливних горловин і паливопроводів; 5) обладнують дверні замки системою блокування, яка перешкоджає відкриванню дверей при русі автомобіля і не створює перешкод для швидкої евакуації людей з транспортного засобу після дорожньої події; 6) передбачають пристрої для аварійної евакуації людей при неможливості відкрити двері (люки на даху кузова, знімні стекла, задні двері хетчбека тощо); 7) забезпечують салон і кабіну необхідною кількістю вогнегасників на легкознімних кронштейнах.

Власники автомобільного транспорту (юридичні особи), а також водії-любителі повинні постійно дбати про збереження конструктивної безпечності автомашин протягом всього строку їх служби.

Більшість сучасних автозаводів та фірм, які випускають автомобілі, в рекламних матеріалах та у технічних документах докладно описують всі елементи, котрі забезпечують конструктивну безпеку автомобіля та його основні експлуатаційні властивості, додаючи при цьому схему деформації кузова (кабіни) в разі лобового удару. Все це дозволяє, вже купуючи автомобіль, враховувати ступінь його безпечності і режим безаварійної експлуатації.

**Екологі́чна безпе́чність тра́нспортного за́собу** – властивість автомобіля, що дозволяє зменшити шкоду, яка завдається учасникам дорожнього руху та довкіллю у процесі повсякденної експлуатації. Основними конструктивними заходами, спрямованими на запобігання і зменшення шкідливого впливу транспортних засобів на оточуюче середовище, слід вважати зниження токсичності відпрацьованих газів й рівня шуму.

**561. Конте́йнерне переве́зення** – перевезення контейнеровозом вантажів з використанням контейнерів чи знімних кузовів, що здійснюється без проміжних перевантажень та з дотриманням встановлених правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні.

**562. Контейнерово́з** – колісний транспортний засіб спеціалізованого призначення, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів з використанням певних категорій контейнерів чи знімних кузовів, експлуатація якого повинна відповідати як його конструкції, так і його призначенню.

**563. «Контро́ль»** – дорожній знак 3.41, котрий забороняє проїзд без зупинки перед контрольними пунктами (дорожня станція патрульної поліції, карантинний пост, прикордонна зона, закрита територія, пункт оплати проїзду на платних дорогах тощо). Відноситься до групи заборонних знаків.

3.41

3.29 3.31

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 3.29 та 3.31*

Застосовується лише за умови обов'язкового поетапного обмеження швидкості руху шляхом попереднього встановлення необхідної кількості знаків 3.29 та (або) 3.31 згідно з вимогами пункту 12.10 цих Правил.

Знак 3.41 встановлюється в місці, де повинен зупинитися транспортний засіб. Знак також може бути встановлений на спеціальних карантинних постах.

Оскільки відповідно до ДСТУ 4100:2014 знак 3.41 передбачає зниження швидкості аж до повної зупинки, то повинно бути поетапне обмеження швидкості руху. Для цього послідовно через 100–150 м встановлюються знаки обмеження швидкості з кроком не більше 20 км/год.

**564. Конту́зія** (*мед.*) (*лат. contusio* – забиття) – загальне ураження організму людини і вищих тварин, що виникає внаслідок миттєвого механічного впливу на всю поверхню тіла або на більшу його частину ударної повітряної чи водяної хвилі, великих мас сипких тіл (напр., ґрунту при обвалах) тощо.

**565. Конфлі́кт** – зіткнення протилежних інтересів, поглядів, гостра суперечка, ускладнення, боротьба ворогуючих сторін різного рівня та складу учасників.

**566. Концепція прийня́тного ри́зику** – прагнення створити таку малу безпеку, яку сприймає суспільство у даний час; компроміс між рівнем безпеки й можливостями її досягнення.

**567. Кон'юнкти́ва** (*анат.*) (*лат. conjungo* – з'єдную) – слизова, або сполучна оболонка ока.

**568. Кон'юнктиві́т** (*мед.*) – запалення слизової оболонки ока. Проявляється почервонінням, сльозотечею, відчуттям «піску» в оці.

**569. Косоо́кість** (*анат.*) – таке положення очей, коли зорова лінія одного з них спрямована на спостережуваний предмет, а другого – відхилена від цього предмета. Розрізняють два види косоокості – так звана співдружна й паралітична.

У дітей найчастіше зустрічається співдружна косоокість. Однією з характерних її ознак є відсутність обмеження рухливості очей, незважаючи на неправильне положення зорової лінії одного з них. Паралітична косоокість виникає в будь-якому віці. Типовою її ознакою є скарги хворих на роздвоєння предметів (диплопія).

**570. Край проїзної части́ни (для нере́йкових тра́нспортних за́собів)** (*за визначенням ПДР*) – видима умовна чи позначена дорожньою розміткою лінія на проїзній частині в місці її прилягання до узбіччя, тротуару, газону, розділювальної смуги, смуги для руху трамваїв, велосипедної або пішохідної доріжки.

**571. Кра́йнє поло́ження на проїзній части́ні** (*за визначенням ПДР*) – положення транспортного засобу на відстані від краю проїзної частини (середини проїзної частини або розділювальної смуги), яка не дає можливості рухатися попутному транспортному засобу (у тому числі двоколісному) ще ближче до краю проїзної частини (середини проїзної частини або розділювальної смуги).

**572. Кривоши́я** (*мед.*) – деформація шиї, що спричинюється до неправильного положення голови. Кривошия буває *природженою* як наслідок ураження м'язів шиї та шийного відділу хребта. Характеризується нахилом голови в бік, де сталися патологічні порушення, з обмеженням її рухів, асиметрією обличчя, черепа, ключиць, хребта. *Набуті кривошиї* виникають як наслідок патологічних порушень м'яких тканин шиї або запальних захворювань м'язів, лімфатичних залоз шиї тощо. Для ліквідації цієї вади тіла необхідно проводити консервативне лікування, яке полягає у корегуючій гімнастиці, масажі шиї і правильному положенні людини в сидінні (ліжку тощо).

**573. Криміна́льна відповіда́льність** (за зло́чини з безпе́ки доро́жнього ру́ху) – один з видів юридичної

відповідальності за правопорушення, котрі спричинили ДТП з тяжкими наслідками.

До К.в. у відповідності до передбачених кримінальним законом вимог можуть притягуватися учасники дорожнього руху за небезпечні діяння, вчинені умисно чи з необережності – за замах на злочин і співучасть в ньому. К.в. наступає тільки при наявності складу злочину, тобто ознак злочину, встановлених законом. При наявності складу злочину порушується кримінальна справа, далі проводиться її розслідування і здійснюється розгляд у суді.

К.в. встановлюється відповідно до вимог норм Кримінального кодексу України (*далі* – ККУ). До К.в. за порушення ПДР притягуються особи, які досягли 16-річного віку. Особи, що вчинили злочини у віці від чотирнадцяти до шістнадцяти років, підлягають К.в. лише за незаконне заволодіння транспортним засобом (ч. 2, 3 ст. 289 ККУ) та за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 ККУ). Міра покарання особи визначається у залежності від її вини та наслідків ДТП.

Якщо при порушенні ПДР трапилася ДТП, в результаті котрої потерпілий отримав легкі або середньої тяжкості тілесні ушкодження (за прийнятою класифікацією) або йому нанесені суттєвий матеріальний збиток, то винна особа карається штрафом до ста НМДГ або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого (ч. 1 ст. 286 ККУ).

Якщо ж при ДТП наступила смерть потерпілого або йому нанесені тяжкі тілесні ушкодження, то винна особа карається позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого (ч. 2 ст. 286 ККУ). Якщо ж ДТП спричинило загибель декількох осіб, то винна особа карається позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років (ч. 3 ст. 286 ККУ).

Законодавством визначена кримінальна відповідальність посадових осіб, які дозволили експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів або допустили грубе порушення правил їх експлуатації, якщо це спричинило ДТП з тілесними ушкодженнями, настання смерті людей або значних матеріальних збитків. Винні в цьому випадку караються штрафом до ста НМДГ або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років, з позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на строк до трьох років або без такого (ст. 287 ККУ).

Притягуватися до відповідальності можуть не тільки посадові особи, які відповідають за *техн.* стан транспортних засобів, але й водії індивідуальних транспортних засобів, які надали для користування завідомо несправний транспортний засіб іншій особі, якщо ця несправність спричинила ДТП.

Законодавством передбачена також кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом (ч. 1 ст. 289 ККУ). За сам факт викрадення особа карається штрафом від однієї тисячі до однієї тисячі двохсот НМДГ або позбавленням волі на строк від трьох до п'яти років.

За ті самі дії, вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб, або поєднані з насильством, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або вчинені з проникненням у приміщення чи інше сховище, або якщо вони завдали значної матеріальної шкоди караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років з конфіскацією майна або без такої (ч. 2 ст. 289 ККУ).

Дії, передбачені ч. 1 або ч. 2 статті 289 ККУ, вчинені організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або якщо вони завдали великої матеріальної шкоди, – караються позбавленням

волі на строк від семи до п'ятнадцяти років з конфіскацією майна (ч. 3 ст. 289 ККУ).

Якщо ж заволодіння транспортним засобом вчиняється з метою викрадення всього транспортного засобу або його окремих частин, то винна особа притягується до кримінальної відповідальності за викрадення за відповідними статтями ККУ (ст. 185 «Крадіжка» ККУ).

Згідно статті 291 ККУ до кримінальної відповідальності притягуються й інші учасники дорожнього руху (пасажири, пішоходи, велосипедисти та ін.) у випадку їх злісної поведінки, якщо це спричинило ДТП з людськими жертвами або іншими тяжкими наслідками. Діяння при вчиненні цього злочину полягає у порушенні діючих на транспорті правил – нормативно-правових актів, які регламентують дотримання пасажирами, пішоходами, іншими учасниками руху вимог безпеки руху та експлуатації транспорту. Їх порушення може вчинятися шляхом дії або бездіяльності і полягати у: 1) порушенні правил дорожнього руху велосипедистами; 2) переході пішоходами вулиць в умовах, коли це заборонено правилами дорожнього руху (у невстановлених місцях чи при забороняючому сигналі світлофора або регулювальника); 3) прогоні погоничами тварин через залізничну колію з порушенням правил безпеки та ін. В цьому випадку, наприклад, пішохід, карається штрафом до ста НМДГ або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років.

**574. «Кр́ім ос́іб з інвал́ідністю»** – табличка до дорожних знаків 7.18, котра застосовується для зазначення того, що дія знаків 3.1 «Рух заборонено», 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця», 3.38 «Зона обмеженої стоянки» не поширюється на мотоколяски і автомобілі, на яких установлено розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю» відповідно до вимог Правил дорожнього руху (рис. 1). Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Використовується разом із вище зазначеними дорожніми знаками.

3.1 3.34 3.35 3.36 3.37 3.38 7.18

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 3.1, 3.34–3.38, з котрими використовується табличка 7.18*

**Фото 1.** *Приклад застосування таблички 7.18*

Табличка 7.18 «Крім осіб з інвалідністю» застосовується для зазначення про те, що дія знаків 3.1, 3.34–3.38 не поширюється на транспортні засоби, на яких установлено розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю» і якими керують особи з інвалідністю (рис. 1; фото 1).

**575. Кріс́ло колі́сне** (*за визначенням ПДР*) – спеціально сконструйований колісний засіб, який призначений для руху на дорозі осіб з інвалідністю або осіб, які відносяться до інших маломобільних груп населення. Крісло колісне має щонайменше двоє коліс та обладнується двигуном чи приводиться в рух мускульною силою людини.

**576. Кровоспи́нна ма́рля ЦОЛІПК** (*мед.*) – виготовляється окисленням целюлози (звичайної марлі) двоокисом азоту. Випускається у вигляді стерильних серветок розміром 13х13 см в герметично закритих пеніцилінових флаконах. Застосовують як кровоспинний засіб при

кровотечах з паренхіматозних органів, а також при капілярній та венозній кровотечах. Перевага кровоспинної марлі полягає в тому, що вона повністю розсмоктується, не викликаючи побічних явищ, і зупиняє кровотечу.

**577. Кровоте́ча** (*мед.*) – витік крові з кровоносних судин через порушення їхньої цілісності.

**578. «Кругови́й рух»** – дорожній знак 4.10, котрий дозволяє рух тільки у вказаному стрілками напрямку при організації кругового руху транспортних засобів на перехресті (площі). Відноситься до групи наказових знаків. Встановлюється безпосередньо на кожному виїзді на перехрестя (площу) з круговим рухом.

4.10

Число рядів для руху встановлюється дорожньою розміткою проїзної частини або знаком 5.17.1, 5.17.2 «Напрямок руху по смугам», а при їх відсутності – водіями в залежності від ширини проїзної частини. Якщо одночасно з круговим допускається перехресний рух транспортних засобів, за винятком рейкових, то знак 4.10 може не встановлюватися.

**579. «Крути́й підйо́м»** – дорожній знак 1.6, котрий інформує про наближення до ділянки дороги, на котрій є підйом з уклоном, кут котрого вказаний на знаку в процентах. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Для завчасного попередження водіїв про протяжність (довжину) небезпечної ділянки під знаком 1.6 встановлюється табличка 7.2.1 «Зона дії».

1.6

**580. «Крути́й спу́ск»** – дорожній знак 1.7, котрий інформує про наближення до ділянки дороги, на котрій є спуск з уклоном, кут котрого вказаний на знаку в процентах. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Для завчасного попередження водіїв про протяжність (довжину) небезпечної ділянки дороги під знаком 1.7 встановлюється табличка 7.2.1 «Зона дії».

1.7

**581. Купірува́ння** (*мед.*) – припинення дії гострих негативних проявів хвороби (небезпечного для життя чи здоров'я стану, больових відчуттів), усування та ліквідація критичних причин небезпечного для життя або здоров'я порушення функціонування органу чи системи.

## Л

**582. Ларингоспа́зм** (*мед.*) – нападоподібний судомний спазм м'язів гортані, що призводить до повного закриття голосової щілини.

**583. Латера́льний** (*мед.*) – бічний.

**584. Ле́гкий персона́льний електри́чний тра́нспортний за́сіб** – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома) із потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину.

**585. Легкови́й автомобі́ль** (*за визначенням ПДР*) – 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 їх багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.

**586. Лейкоци́ти** (*анат.*) – білі клітини крові, вони утворюються у кістковому мозку і лімфатичних вузлах. Основна їх функція – захист організму від бактерій і мікробів.

**587. «Ли́жники»** – табличка 7.22 до дорожніх знаків, котра застосовується із знаком 1.39 «Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)» для позначення ділянок доріг, поблизу яких розташовані гірськолижні траси або траси інших зимових видів спорту. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків.

7.22

Табличка 7.22 повинна встановлюватися зі знаком 1.39 «Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)». З позиції безпеки дорожнього руху на таких ділянках повинна встановлюватися захисна сітка, що перешкоджає виїзду лижників (спортивних саней тощо) на проїзну частину автомобільної дороги.

**588. Лихома́нка** (жа́р) (*мед.*) – виникнення типового патологічного процесу в організмі, котрий характеризується високою температурою (> 37,5°С), але відрізняється від перегріву (гіпертермії) принципово іншим механізмом розвитку, виникає при впливі на організм екзо- і ендогенних речовин, котрі підвищують температуру тіла і викликають лихоманку (пірогени).

**589. Лігні́н (алігні́н),** або **деревна́ ва́та** (*мед.*) – тонкі шматочки деревини хвойних дерев, механічно і хімічно оброблені. Будучи складеними, вони утворюють пухку, добре всмоктуючу тканину. Лігнін наділений надзвичайною гігроскопічністю (всмоктує біоматеріали краще, ніж марля). Його кладуть не прямо на рану, а поверх марлі і невеликого шару вати, так як він легко кришиться і може засмітити рану.

Застосовують лігнін при ранах із значним гнійним виділенням.

**590. «Лікáрня»** – дорожній знак 6.2, котрий інформує учасників руху про те, що на шляху їх руху є лікарня, або інші лікувальні заклади, котрі можуть надати всім учасникам дорожнього руху кваліфіковану медичну допомогу у повному обсязі (є реанімаційне та хірургічне відділення) і працюють цілодобово. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля лікувальних закладів, а також на відстані від них, котра вказана в нижній частині знаку, або в місці повороту до них.

6.2

**591. Лі́карські за́соби, лікува́льні препара́ти** (*лі́ки*) – фармакологічні речовини або суміші речовин, котрі дозволені уповноваженим на це органом відповідної країни у встановленому порядку для застосування з метою лікування, попередження або діагностики захворювання у людини або тварини. Наприклад, лікарські засоби, лікувальні препарати (ліки), які входять до АМА-1 та АМА-2.

**592. Ліквіда́ція на́слідків надзвича́йної ситуа́ції** – проведення комплексу заходів, що включає аварійно-рятувальні та інші невідкладні роботи, які здійснюються у разі виникнення надзвичайної ситуації і спрямовані на

припинення дії небезпечних факторів, рятування життя та збереження здоров'я людей, а також на локалізацію зони надзвичайної ситуації.

**593. Лі́мфа** (*анат.*) – прозора безбарвна рідина, в якій немає еритроцитів, тромбоцитів і навпаки містить багато лімфоцитів. Вона заповнює лімфатичну систему і протікає через неї.

**594. Лімфати́чна систе́ма** (*анат.*) – мережа судин, тканин і органів, яка служить джерелом постачання необхідних речовин для клітин, що забезпечують імунітет, фільтруючим комплексом, переносником жирів і інших речовин, а також дренажною системою, що сприяє поверненню надлишку тканинної рідини в кров.

**595. Лі́нії регулюва́ння забудо́ви** (*архіт.*) – визначені в містобудівній документації межі розташування будинків і споруд відносно червоних ліній, меж окремих земельних ділянок, природних меж та інших територій.

**596. Лока́льний** – віднесений до визначеного місця, обмежений тісними кордонами, територіальними межами.

**597. Люди́на** – вища сходинка живої природи на нашій планеті, суб'єкт суспільно-історичної діяльності і культури, цілісна єдність біологічного, психічного та соціального начал.

**598. Лю́фт рульово́го ко́леса** – вільний хід рульового колеса, котрий допускається Правилами дорожнього руху. Л.р.к. встановлюється заводом-виробником. Наприклад, для автомобіля ВАЗ-2101 «Жигулі» Л.р.к. не повинен перевищувати 5°, що складає 18–20 мм по ободу рульового колеса. Якщо заводом-виробником не встановлено граничне значення Л.р.к., то він не повинен перевищувати 25°. Для визначення Л.р.к. використовуються різні люфтоміри. Замір Л.р.к. відбувається при положенні коліс, котрі відповідають прямолінійному руху. При відсутності приладу для заміру Л.р.к. останній можна вимірювати по довжині дуги вільного ходу рульового колеса з допомогою відміток на ободі крейдою.

Л.р.к. транспортних засобів, котрі обладнані гідропідсилювачем чи електромехнічним підсилювачем керма, вимірюють при діючому гідро- чи електромеханічному підсилювачах. Експлуатація транспортного засобу з несправним гідропідсилювачем заборонена.

## М

**599. Ма́кро-** (*лат. makros* – великий) – частина складних слів для позначення великого, довгого.

**600. Макрофа́ги** (*мед.*) (*др.-грец. μακρός* – великий і *φάγος* – пожирач (синоніми: гістіоцит-макрофаг, гістофагоцит, макрофагоцит, мегалофаг-пожирач)) – полібласти, клітини мезенхімальної природи в організмі, здатні до активного захоплення і перетравлювання бактерій, залишків загиблих клітин та інших чужорідних або токсичних для організму частинок. Термін «макрофаги» введений І. Мечниковим. Використовується при характеристиці процесу заживлення ран.

**601. Максіля́рний** (*мед.*) (*лат. maxillaris* – верхня щелепа) – той, що належить до верхньої щелепи.

**602. Мала́ архітекту́рна фо́рма для прова́дження підприє́мницької діяльності** (*далі* – мала архітектурна форма) – це невелика (площею до 30 кв. м) споруда торговельно-побутового призначення, яка виготовляється з полегшених конструкцій і встановлюється тимчасово без спорудження фундаменту.

**603. Маломобі́льні гру́пи насе́лення** – особи, які відчувають труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні у просторі, зокрема особи з інвалідністю, особи з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітні жінки, громадяни похилого віку, особи з дитячими візками.

**604. Мандибуля́рний** (*мед.*) (*лат. mandibula* – нижня щелепа) – той, що належить до нижньої щелепи.

**605. Мане́вреність** – здатність транспортного засобу здійснювати поворот на мінімальній площі. М. визначається мінімальним радіусом повороту/розвороту зовнішнього переднього колеса (наприклад, для легкового автомобіля VW T-Roc мінімальний радіус розвороту складає приблизно 5,55 м), шириною смуги руху, котру займає автомобіль при повороті, і найбільшим віддаленням окремих частин автомобіля за траєкторію руху передніх і задніх коліс.

**606. Маневрува́ння** – зміна напрямку руху з метою виконання повороту праворуч (ліворуч), розвороту, руху заднім ходом або перестроювання. Перед М. водій зобов'язаний переконатися, що при його виконанні він не створить перешкод для інших учасників руху. Водій, який виконує маневр, необхідно завжди давати дорогу тим водіям, котрі не змінюють напрямку руху, а рухаються своєю смугою.

Якщо є смуга гальмування, котра призначена для зниження швидкості, то водієві, який має намір змінити напрямок руху, необхідно своєчасно перестроїтися на цю смугу і повертати тільки з неї. Смуга гальмування служить для зниження швидкості руху до безпечної для виїзду з головної дороги, що виключає перешкоди транспортним засобам, які рухаються по головній дорозі.

При наявності смуги розгону, котра призначена для в'їзду на дорогу (перед перехрестям, при виїзді з зупинки маршрутного транспорту тощо), водієві необхідно рухатися по ній і вливатися в транспортний потік, користуючись загальними правилами перестроювання, даючи дорогу транспортним засобам, котрі рухаються по цій дорозі. Смуга розгону призначена для вирівнювання швидкостей транспортних засобів, котрі рухаються по головній дорозі і в'їжджають на неї.

При будь-якому М. водію необхідно завчасно (не менше ніж за 5 с) подати відповідний попереджувальний сигнал і, не створюючи перешкод руху, приступити до його виконання. Всі наміри і дії водія повинні бути зрозумілими для інших учасників руху.

При перестроюванні водій зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, які рухаються прямо в попутному напрямку. При одночасному перестроюванні в сусідніх рядах переважне право має водій, який знаходиться справа.

Для повороту праворуч водієві необхідно завчасно зайняти крайнє праве положення на проїзній частині, призначеній для руху в цьому напрямку, а для повороту ліворуч і розвороту – крайнє ліве положення. Варто мати на увазі, що якщо необхідно переїхати не в сусідній, а в другий чи третій ряд, то в кожному з цих рядів потрібно рухатися в попередньому напрямку протягом не менше 5 с і тільки потім, дотримуючись вимог Правил, переміститися в сусідній ряд.

Поворот праворуч виконується так, щоб транспортний засіб рухався за можливості ближче до правого краю проїзної частини. На перехрестях поворот повинен здійснюватися так, щоб при виїзді з нього транспортні засоби не виявилися на смузі зустрічного руху. Водій, який має намір здійснити поворот ліворуч (розворот) поза перехрестям, зобов'язаний пропустити в попутному напрямку трамвай і транспортні засоби, що рухаються у зустрічному напрямку, а також завершують обгін зліва в попутному напрямку. Як виняток дозволяється проводити поза перехрестям розворот від правого краю проїзної частини, якщо її ширина недостатня для розвороту з крайнього лівого положення. В цьому випадку водій, який здійснює розворот, зобов'язаний пропустити транспортні засоби, що рухаються як в попутному, так і в зустрічному напрямках.

Забороняється проводити розворот безпосередньо на залізничних переїздах, у тунелях, на мостах, шляхопроводах, естакадах і під ними, в місцях, де видимість дороги хоча б в одному напрямку менша 100 м, на позначених пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків, на автомагістралях, а також на дорогах для автомобілів, за винятком перехресть і місць, позначених інформаційно-вказівними дорожніми знаками 5.29 та 5.30.

Одним з найбільш небезпечних М. є рух заднім ходом, котрий дозволяється на будь-якій ділянці дороги, крім

позначених дорожнім знаком 5.1 «Автомагістраль». Однак перед початком руху заднім ходом водій повинен особисто переконатися в безпеці цього М., перевірити, чи не створить він перешкод для інших учасників руху.

**607. Маневрува́ння** (*мане́вр*) (*за визначенням ПДР*) – початок руху, перестроювання транспортного засобу в русі з однієї смуги на іншу, поворот праворуч чи ліворуч, розворот, з'їзд з проїзної частини, рух заднім ходом.

**608. Маніпуля́ція** (*мед.*) (*лат. manipulare* – керувати) – дії, виконувані руками.

**609. Маркува́ння** (*вантажу*) – потрібні написи, зображення та умовні позначки, вміщені на упаковці, бирках або самому товарі, який відвантажується для належного перевезення та здачі вантажу одержувачу.

**610. Ма́рля** (*мед.*) – бавовняна тканина різних сортів з рідкою або більш густою сіткою. Біла марля володіє високою гігроскопічністю. У хірургічні відділення надходить марля шматками-рулонами. З неї готують серветки, тампони, бинти різних розмірів, марлеві кульки. Марля добре всмоктує з рани кров, гній.

**611. Маршру́ти переве́зення небезпе́чних вантажі́в** – залізничні шляхи, автомобільні дороги, внутрішні водні шляхи, морський та повітряний простір, де дозволено рух транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі.

**612. Маршру́тні тра́нспортні за́соби (тра́нспортні за́соби зага́льного користува́ння)** (*за визначенням ПДР*) – автобуси, мікроавтобуси, тролейбуси, трамваї і таксі, що рухаються за встановленими маршрутами та мають визначені місця на дорозі для посадки (висадки) пасажирів.

**613. Ма́совий ста́н** (*психол.*) – масова істерія, масова паніка, чутки, мода, суспільні настрої. Термін може бути використаний, наприклад, під час опису ДТП із значною кількістю потерпілих (масова паніка серед травмованих, масовий травматизм тощо).

**614. Матеріа́льні зби́тки** – втрати, яких юридична та/або фізична особа зазнала у зв'язку із знищенням або

пошкодженням її майна внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, а також витрати, які особа здійснила або повинна здійснити для відновлення свого порушеного права на безперешкодне користування майном. Розмір матеріальних збитків та механізм їх відшкодування визначаються в порядку, визначеному законодавством.

**615. Меди́чна допомо́га** – діяльність професійно підготовлених медичних працівників, спрямована на профілактику, діагностику, лікування та реабілітацію у зв'язку з хворобами, травмами, отруєннями і патологічними станами, а також у зв'язку з вагітністю та пологами.

**616. Меди́чний о́гляд** – визначення стану здоров'я осіб, які бажають отримати право на керування транспортними засобами різної (визначеної) категорії, враховуючи з фізіологічних, психологічних особливостей праці водія. Медичний нагляд за станом здоров'я водіїв попереджує допуск до керування транспортними засобами осіб з медичними протипоказаннями, що сприяє підвищенню безпеки руху.

М.о. проводить спеціальна лікарська комісія, до складу котрої входять лікарі-спеціалісти: хірург, терапевт, невропатолог, психіатр, нарколог, ларинголог, окуліст. Комісія у своїй роботі керується Положенням про М.о. кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, затвердженим спільним наказом МОЗ України від 31.01.2013 № 65 та МВС України від 31.01.2013 № 80 (в редакції від 11.03.2016 року). Такі медичні комісії створюються при визначених лікувальних закладах. При цьому лікарі керуються вимогами наказу МОЗ України «Про затвердження Переліку медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами» від 07.10.2022 № 1817.

М.о. кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів *поділяються на* попередні, періодичні, щозмінні передрейсові і післярейсові огляди, а також позачергові огляди.

Зокрема, *попередньому М.о.* підлягають кандидати у водії для отримання права на керування транспортним

засобом. Періодичному М.о. підлягають водії транспортних засобів для підтвердження права на керування транспортним засобом: віком до 55 років (включно) – один раз на 10 років; віком від 56 до 75 років (включно) – один раз на 3 роки; віком від 76 років і більше – один раз на рік. Водії, які виконують роботи з перевезення пасажирів та вантажів, підлягають періодичному М.о. *один раз на рік*.

Незалежно від вказаних вище термінів патрульна поліція має право направляти водіїв на М.о. в порядку експертизи. Медична комісія також може скоротити терміни чергового М.о. в залежності від стану здоров'я водія. Після проходження М.о. і отримання допуску до керування транспортним засобом певної категорії водієві видається медична довідка з фотографією власника. Довідку про М.о. водії індивідуальних транспортних засобів надають за необхідності, а водії-професіонали – за місцем роботи.

Водії, які направлені на М.о. в порядку експертизи і визнані непридатними до керування визначеним видом транспорту, медичну довідку на руки не отримують; медичний висновок пересилається лікувальним закладом в патрульну поліцію.

**617. Меди́чний працівни́к** – лікар або фельдшер (медична сестра) закладу охорони здоров'я державного (комунального) закладу охорони здоров'я, укомплектований відповідним табельним оснащенням.

**618. Меланхо́лік** (*психол.*) (*грец. μελαγχολικός*, від *μέλας* – чорний і *χολή* – жовч) – 1) один з чотирьох основних типів *темпераменту*, якому відповідає слабкий гальмівний тип нервової системи. Давньогрецький лікар Гіппократ вважав, що меланхолічний темперамент визначається перевагою в організмі чорної жовчі (звідси й назва); 2) людина, у якої переважає пригнічений, сумний настрій.

**619. Мере́жа стоя́нок такси́** – територіально визначена сукупність спеціально обладнаних стоянок, на яких таксі перебувають під час очікування пасажира.

**620. Метаболі́зм** (*мед.*) – сукупність хімічних реакцій, які відбуваються в організмі людини. Складовими

циклами метаболізму є *анаболізм* (сукупність хімічних процесів в організмі, що обумовлюють одну із сторін обміну речовин в організмі, спрямованих на утворення складніших сполук із простіших – утворення складових частин клітини і тканин) та *катаболізм* – взаємопов'язаний протилежний процес обміну речовин шляхом їх розпадання (розщеплення).

**621. Металіза́ція шкі́ри** (*мед.*) – проникнення у верхні шари шкіри дрібних частинок металу, що розтопився або випарувався під впливом електричної дуги.

**622. Метеори́зм** (*мед.*) (*грец.* підняття) – скупчення газів у травному тракті людини й тварин, що призводить до здуття живота; спостерігається при шлунково-кишкових захворюваннях (напр., коліті), захворюваннях печінки й серцево-судинної системи; спостерігається при шлунково-кишкових захворюваннях (наприклад, коліті), захворюваннях печінки і серцево-судинної системи. Інша назва – обдимання.

**623. Ме́тод** (*грец.* *μέθοδς* – шлях дослідження чи пізнання) – спосіб організації практичного й теоретичного освоєння дійсності, зумовлений закономірностями розглядуваного об'єкта. З розвитком науки відбувається удосконалення і диференціація методів, що призводить до виникнення вчення про методи – *методології*. У науковій методології поєднуються в історично визначеній формі об'єктивні і суб'єктивні моменти людської діяльності.

**624. Ме́тод контро́лю за́собами перевíрки** (*техн. контроль транспортного засобу*) – перевірка технічного стану транспортного засобу з використанням випробувального устаткування, комп'ютерної техніки із спеціалізованим програмним забезпеченням та (або) засобів вимірювальної техніки.

**625. Ме́тод контро́лю органолепти́чний** (*техн. контроль транспортного засобу*) – перевірка технічного стану транспортного засобу органами відчуття кваліфікованим фахівцем виконавця із застосуванням у разі потреби інформації за показаннями засобів сигналізації

(індикації), що вмонтовані в транспортний засіб, без застосування засобів вимірювальної техніки.

**626. Мéтоди дослíдження в медицúні** – прийоми, процедури та операції емпіричного і теоретичного пізнання й вивчення явищ дійсності в галузі медицини. У залежності від аспекту розгляду методи дослідження в медицині поділяються на 1) загальнонаукові; 2) власне медичні й методи інших наук; 3) констатувальні й перетворювальні (лікувальні); 4) емпіричні й теоретичні; 5) якісні й кількісні; 6) часткові й загальні; 7) змістовні й формальні; 8) методи збирання емпіричних даних; 9) перевірки й спростування гіпотез і теорій; 10) методи опису, пояснення й прогнозування; 11) спеціальні методи, які використовуються в окремих медичних розділах; 12) методи обробки результатів дослідження. У фундаментальних дослідженнях застосовують в основному теоретичні методи дослідження та експеримент. Прикладні медичні дослідження й розробки вимагають застосування емпіричних методів дослідження.

**627. Мéтоди прибли́зного ви́значення пло́щі о́піку** (*мед.*) – *метод долоні* (за М.І. Глумовим (1953 р.) площа долоні людини становить 1,22 % площі тіла або приблизно 1,0 % від площі всієї шкіри організму); *метод «дев'яток»* (визначення площі опіку за цим правилом полягає у тому, що вся поверхня тіла розподіляється на ділянки, площа кожної ділянки становить 9 % від поверхні тіла. Згідно з цією схемою площа поверхня голови й шиї дорівнює 9 %; верхня кінцівка – 9 % (дві кінцівки – 18 %); передня поверхня тулуба – 9×2 = 18 %; задня поверхня тулуба – 18 %; поверхня стегна – 9 % (дві кінцівки – 18 %); гомілки та стопи – 9 % (дві кінцівки – 18 %); промежини – 1 % (разом – 100 %).

**628. Механíчний тра́нспортний за́сіб** – транспортний засіб, котрий приводиться в рух двигуном. Цей термін охоплює також трамваї, тролейбуси, трактори, мотоколяски, мотонарти та інші самохідні машини і механізми. М.т.з. є джерелом підвищеної небезпеки, тому особи, які керують ним, несуть більш сувору відповідальність

за порушення Правил дорожнього руху у порівнянні з іншими учасниками руху.

**629. Механі́чний тра́нспортний за́сіб** (*за визначенням ПДР*) – транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

**630. «Ми́тниця»** – дорожній знак 3.40, котрий забороняє проїзд транспортних засобів без зупинки на митниці (контрольного пункту). Відноситься до групи заборонних знаків. Напис на знаку наноситься українською мовою і державною мовою суміжної країни. Встановлюється безпосередньо біля митниці (контрольного пункту).

3.40

**631. Міжміські́ переве́зення** – перевезення вантажів, що здійснюються за межі міста (населеного пункту).

**632. Міжнаро́дне переве́зення** – будь-яке перевезення, здійснене через територію принаймні двох Договірних Сторін за допомогою транспортних засобів.

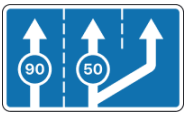
**633. Міжнаро́дне переве́зення небезпе́чних вантажі́в** – перевезення небезпечних вантажів з території України на територію іноземної держави; з території іноземної держави на територію України; транзитом через територію України.

**634. Міжнаро́дні переве́зення пасажи́рів і вантажі́в** – перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом з перетином державного кордону.

**635. Міжнаро́дні човнико́ві (ма́ятникові) переве́зення** – перевезення, що передбачають прямі та зворотні поїздки груп пасажирів з певного місця відправлення до певного місця призначення.

**636. Мі́кро-** (*грец. mikros* – малий) – частина складних слів для позначення дуже малих предметів, величин.

**637. Мікроавто́бус** (*за визначенням ПДР*) – одноповерховий автобус з кількістю місць для сидіння не більше сімнадцяти з місцем водія включно.



5.24

**638. «Мінімáльна швúдкість на рíзних смýгах рýху»** – дорожній знак 5.24, котрий із зображенням знаків 4.12 «Обмеження мінімальної швидкості» встановлює мінімально допустиму швидкість на смугах. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

Знак 5.24 із зображеннями знака 4.12 «Обмеження максимальної швидкості» застосовується у випадках, коли для збільшення пропускної здатності на ділянці дороги підвищенням швидкості руху транспортних засобів необхідно встановити величину обмеження мінімальної швидкості на одній чи на декількох смугах. У разі коли транспортний засіб не може продовжувати рух по такій смузі (таких смугах) із зазначеною на знаку 4.12 або більшою швидкістю, то водій повинен перестроїтися на додаткову смугу, розташовану праворуч, і продовжувати рух по ній.

5.25

**639. «Мінімáльна швúдкість на смýзі рýху»** – дорожній знак 5.25, котрий із зображенням знака 4.12 «Обмеження мінімальної швидкості» встановлює мінімально допустиму швидкість на лівій смузі, що веде на підйом з метою зазначення смуги для тихохідного транспорту.

Знак 5.25 із зображенням знака 4.12 «Обмеження максимальної швидкості» застосовується у випадках, коли для збільшення пропускної здатності на окремій ділянці дороги на підйомі способом підвищення швидкості руху транспортних засобів необхідно встановити величину обмеження мінімальної швидкості на одній (лівій) із смуг попутного напряму.

У разі коли тихохідний транспортний засіб не може продовжувати рух такою смугою із зазначеною на знаку 4.12 або більшою швидкістю, то водій повинен перестроїтися на додаткову смугу, розташовану праворуч, і продовжувати рух по ній.

**640. Мíст** (*архіт.*) – споруда для руху транспортних засобів над ріками, ярами тощо. М. бувають однопролітні і багатопролітні, розводні, понтонні. До мостових споруд відносяться шляхопроводи і естакади.

Правила дорожнього руху забороняють на М., шляхопроводі, естакаді розворот, а під ними зупинку і стоянку

транспортних засобів. Перед М. встановлюють, як правило, заборонний знак 3.15 «Рух транспортних засобів, маса яких перевищує … т, заборонено». Іноді перед М. встановлюються попереджувальні знаки 1.5.1–1.5.3 «Звуження дороги». В цьому випадку водієві рекомендується при переїзді через М. знизити швидкість руху.

На опорах М., шляхопроводів, естакад, парапетах, бордюрах наноситься вертикальна розмітка.

**641. Мі́ст** (*за визначенням ПДР*) – споруда, призначена для руху через річку, яр та інші перешкоди, межами якої є початок і кінець пролітних споруд.

**642. «Мі́сце відпочи́нку»** – дорожній знак 6.15, котрий інформує учасників руху про те, що на їх шляху є розміщені біля дороги площадки, які призначенні для короткочасного відпочинку водіїв і пасажирів. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля самої площадки або на відстані від неї, що вказана на знаку. Водіям, які відчувають втому, необхідно зупинятися саме на цих майданчиках, а не на узбіччях чи в інших не обладнаних для стоянки місцях.

6.15

**643. «Мі́сце (діля́нка) концентра́ції доро́жньо-тра́нспортних приго́д»** – дорожній знак 1.41, котрий вказує про наближення до місця або ділянки концентрації дорожньо-транспортних пригод, котрі визначені у встановленому порядку. Для зазначення виду небезпеки разом із знаком встановлюють таблички 7.21.1–7.21.5 «Вид небезпеки». Відноситься до групи попереджувальних знаків.

1.41

ДСТУ 4100-2014 «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування» передбачено знак 1.41 «Місце (ділянка) концентрації дорожньо-транспортних пригод», який застосовується на вулично-дорожній мережі для позначення наближення до відповідних ділянок. Цей знак встановлюється перед місцем або ділянкою концентрації дорожньо-транспортних пригод, визначених у встановленому порядку. Для зазначення виду небезпеки разом зі знаком обов’язково встановлюються таблички 7.21.1–7.21.4 «Вид небезпеки» (рис. 1).

7.21.1 7.21.2 7.21.3 7.21.4 7.21.5

**Рис. 1.** *Таблички 7.21.1–7.21.5, які конкретизують причини ймовірної концентрації ДТП*

*Концентрацією ДТП вважається* скоєння протягом року трьох і більше дорожньо-транспортних пригод, у котрих загинули або були поранені люди. Ділянка дороги вважається завдовжки 1 км.

**644. «Мі́сце для заря́дки електромобі́лів»** – табличка 7.23 до дорожніх знаків, котра застосовується із знаками 5.42.1, 5.42.2 у разі, коли зарядна станція для електромобілів розташована за межами автозаправної станції у спеціально відведених місцях. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Використовується разом із знаками 5.42.1–5.42.2.

7.23

Табличка 7.23 позначає *зарядну станцію* – елемент міської автотранспортної інфраструктури, що надає електроенергію для зарядки акумуляторного електротранспорту, такого як електромобілі, електробуси, електроскутери, електросамокати, гіроскутери, сегвеї, електровелосипеди тощо.

Зарядні станції діляться на два основних типи:

*1) стандартна зарядна станція* на змінному струмі. Її відрізняє невисока вартість і тривалість зарядки ~ 10 годин;

*2) швидка зарядна станція* на постійному струмі (швидка) і на змінному струмі (стандартна). Відрізняється тривалістю зарядки в межах 1 години, але при цьому має високу вартість.

**645. «Мі́сце для о́гляду автомобі́лів»** – табличка 7.15, котра позначає площадки для стоянки, що мають естакаду або оглядову канаву. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Може застосовуватися тільки зі знаками 5.42.1 та 5.42.2 «Місце для стоянки» і 6.15 «Місце відпочинку».

7.15

**646. «Мі́сце для розворо́ту»** – дорожній знак 5.29, котрий інформує водіїв про те, що на шляху їх руху є місце для розвороту. У межах дії цього знаку поворот ліворуч заборонений. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється в розривах розділювальної смуги, а на дорогах без неї – у місць, що призначені для розвороту.

5.29

Для попередження водіїв про те, що на шляху їх руху є місце для розвороту, знак 5.29 встановлюється попередньо з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта». Якщо необхідно дозволити розворот тільки одному виду транспортних засобів, то знак 5.29 встановлюється з однією з табличок 7.5.1–7.5.8 «Вид транспортного засобу».

**647. «Мі́сце для стоя́нки»** – дорожні знаки 5.42.1, 5.42.2 та 5.42.3, котрі позначають стоянкові площадки, що розміщені близько до закладів, торговельних організацій та культурно-розважальних центрів тощо, тобто площадки для тривалої стоянки транспортних засобів. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється біля в'їзду до них.

5.42.1

5.42.2

На дорогах поза населених пунктів знаки 5.42.1–5.42.3 встановлюється попередньо з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта» за 60–80, 15–20 км і 400–800 м до позначеної площадки в залежності від відстані між сусідніми площадками. Для позначення біля тротуарної стоянки легкових автомобілів і мотоциклів знаки 5.42.1–5.42.3 встановлюються з однією із табличок 7.6.1–7.6.7 «Спосіб поставлення транспортних засобів на стоянку». Якщо необхідно дозволити стоянку тільки одному виду транспортних засобів, то знаки 5.42.1–5.42.3 встановлюються з однією із табличок 7.5.1–7.5.8 «Вид транспортного засобу». При необхідності під знаком 5.42.1–5.42.3 може застосовуватися одна із табличок 7.4.1–7.4.7 «Час дії».

5.42.3

**648. Мі́сце зді́йснення габари́тно-вагово́го контро́лю** – спеціально облаштоване місце розташування стаціонарних або пересувних пунктів габаритно-вагового контролю. Позначається дорожнім знаком 5.96.1 «Зона габаритно-вагового контролю».

5.69

**649. «Мі́сце зупи́нки»** – дорожній знак 5.69, який вказує місце зупинки транспортних засобів при заборонному сигналі світлофора. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється справа від дороги або над проїзною частиною. Може застосовуватися для дублювання розмітки 1.12 «стоп-лінія».

5.48

**650. «Мі́сце зупи́нки таксі́»** – дорожній знак 5.48, котрий позначає місце зупинки таксі (легкових автомобілів, мікроавтобусів, автобусів) та посадки / висадки пасажирів. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо біля майданчиків для зупинки / стоянки таксі, котрі розміщені при банківських установах, будівлях державної казначейської служби, органів державної виконавчої влади, торговельно-розважальних закладів тощо, куди прибувають працівники чи клієнти цих закладів і установ.

У нижній частині знака 5.48 або на окремій табличці, розміщеній під ним, вказується найменування зупинки, номер маршруту, час початку і закінчення руху, розклад (інтервали) руху. Водіям інших транспортних засобів заборонено зупинятися ближче 30 м від площадки для зупинки таксі (на боці зупинки), якщо це створить перешкоди їх руху.

**651. Мі́сце поді́ї** (*мед.*) – територія, приміщення або будь-яке інше місцезнаходження людини у невідкладному стані на момент здійснення виклику бригади екстреної медичної допомоги. Місцем події може бути ділянка вулично-дорожньої мережі, на котрій трапилася ДТП.

**652. Мі́сце розташува́ння рекла́много за́собу** – площа зовнішньої поверхні будинку, споруди, елемента вуличного обладнання або відведеної території на відкритій місцевості у межах населеного пункту, що надається розповсюджувачу зовнішньої реклами в тимчасове користування власником або уповноваженим ним органом (особою).

**653. «Мі́сце стоя́нки причі́пів у ке́мпінгу»** – дорожній знак 6.19, котрий інформує про розташування місця, спеціально відведеного для стоянки причепів. Відноситься

до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля місця стоянки причепів і кемпінгу. Найпоширенішим з існуючих моделей причепа є одновісний – це колісний транспортний засіб, призначений для перевезення невеликих і неважких вантажів (вантажопідйомність до 1 тонни). Також у зчепленні з легковим автомобілем для забезпечення відпочинку може використовуватися причеп-дача.

6.19

**654. Місце́ва електротра́вма** (*мед.*) – чітко окреслені місцеві порушення цілісності окремих ділянок та тканин тіла під впливом електричного струму або електричної дуги.

**655. Місця́ зберіга́ння небезпе́чних вантажі́в** – спеціально облаштовані місця, майданчики, складські приміщення та споруди, де зберігаються прийняті до/після перевезення небезпечні вантажі.

**656. Міські́ переве́зення** – перевезення різнорідних за структурою вантажів у межах міста.

**657. Модерніза́ція переї́здів** (*залізнич.*) – обладнання нерегульованих переїздів системами переїзної сигналізації або заміна фізично зношених і морально застарілих пристроїв переїзної сигналізації; переобладнання переїзду у зв'язку з переведенням його з категорії «без чергового» у категорію «з черговим»; впровадження на переїзді сучасних технічних засобів для покращання стану безпеки руху.

**658. «Можли́вість використа́ння доро́ги»** – дорожній знак 5.56, котрий інформує про можливість руху гірською дорогою, зокрема у разі переїзду через перевал, назва якого зазначається у верхній частині знака. Таблички 1–3 – змінні. Табличка 1 червоного кольору з написом «Закрито» забороняє рух, зеленого з написом «Відкрито» – дозволяє. Таблички 2 і 3 білого кольору з написами і позначеннями на них – чорного. У разі коли проїзд відкрито, на табличках 2 і 3 вказівки відсутні. У разі коли проїзд закрито, на табличці 3 зазначають населений пункт, до якого дорога відкрита, а на табличці 2 роблять напис «Відкрито до....». Відноситься до інформаційно-вказівної групи дорожніх знаків.

5.56

Знак 5.56 встановлюється на початку ділянки дороги, що веде до перевалу, або на початку якого можна обрати інший маршрут чи прийняти альтернативне рішення щодо напрямку руху.

**659. Мо́зок** (*анат.*) – центральний відділ нервової системи в людини й тварин, що забезпечує найдосконаліші форми регулювання життєвих функцій організму та його зв'язки з середовищем. Розрізняють мозок головний і мозок спинний.

**660. Мозо́чок (ма́лий мо́зок)** (*анат.*) – відділ головного мозку, головна функція котрого – підтримувати рівновагу тіла й координацію рухів. Мозочок тісно пов'язаний з вушним лабіринтом і через нього здійснює рефлекс рівноваги. Захворювання мозочка у людини призводить до втрати рівноваги тіла й порушення взаємозв'язків рухових дій.

**661. Мопе́д** (*за визначенням ПДР*) – двоколісний транспортний засіб, який має двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт.

**662. «Морськи́й (річкови́й) порт чи вокза́л»** – дорожній знак 5.77, котрий вказує на місце розташування морського (річкового) порту чи вокзалу. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо біля об'єкту (місця розташування морського чи річкового порту або морського чи річкового вокзалу), а у разі, коли він розташований осторонь дороги, – біля повороту до нього.

5.77

*Морський порт* – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. На цій території може розміщуватися *морський вокзал* – споруда або комплекс споруд, призначений для обслуговування пасажирів морського транспорту, а також обробки їх багажу.

Під *вокзалом* розуміється транспортна будівля або комплекс будівель на пасажирських станціях, портах, які призначені для обслуговування пасажирів перед від'їздом або по прибутті. За своїми функціями, і, отже,

внутрішньою будовою, будівля морського вокзалу приблизно відповідає будівлям залізничного та автобусного вокзалів – тут також є квиткові каси, зал очікування, підприємства / заклади громадського харчування та дрібнороздрібної торгівлі тощо.

*Річковий порт* – комплекс споруд, розташованих на земельній ділянці й акваторії внутрішніх водних шляхів, обладнаних з метою обслуговування пасажирів і суден, завантаження, розвантаження, приймання, зберігання й видачі вантажів, взаємодії з іншими видами транспорту. У свою чергу *річковий вокзал* – споруда або комплекс споруд, призначений для обслуговування пасажирів річкового транспорту, а також обробки чи зберігання їх багажу.

Розміщення вищезазначеного інформаційно-вказівного дорожнього знаку безпосередньо біля об'єктів транспортного сполучення з іншими видами транспорту (біля повороту до них) привертає увагу водіїв до цих знаків та підтверджує у правильності напрямку руху до місця призначення з метою доставки вантажу чи пасажирів.

**663. Мотоци́кл** – двохколісний механічний транспортний засіб з коляскою або без неї. До мотоциклів прирівнюються триколісні механічні транспортні засоби, маса котрих без навантаження не перевищує 400 кг.

Перші мотоцикли з'явились в кінці XIX ст. в Західній Європі. У 1924–1932 рр. в СССР створювались і випробовувались дослідні зразки мотоциклів, з 1933 р. розпочалось їх серійне виробництво. За призначенням мотоцикли бувають дорожні, спортивні і спеціальні. До дорожніх відносяться мотоцикли, котрі використовують як засіб індивідуального транспорту, до спеціальних – патрульні, ескортні, торгові тощо. За виробництвом мотоциклів СРСР займав друге місце в світі після Японії.

**664. Мотоци́кл** (*за визначенням ПДР*) – двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб. см і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.

**665. MPGé** (*абрев., техн.*) – абревіатура MPG розшифровується як Miles Per Gallon – кількість миль, які автомобіль може проїхати на одному галоні палива. Буква «е» наприкінці вказує на наявність електродвигуна.

**Фото 1.** *MPGe – показник електроефективності (довжини ходу) на одній зарядці електромобіля*

Еквівалент миль на галон, або MPGe, є мірою того, яку відстань може проїхати транспортний засіб, використовуючи енергію, що міститься в одному галоні бензину. Це показник ефективності електромобілів, наведений EPA (Міжнародне енергетичне агентство), призначений для порівняння з тим, як агентство оцінює паливну ефективність автомобілів, що працюють на викопному паливі (у милях на галон). Кількість миль на галон відображається для водія на наклейці вікна та в таблицях технічних характеристик автомобіля.

Однак на практиці найважливішим показником для водіїв електромобілів є запас ходу – чи зможе автомобіль доставити водія туди, куди він їде, і назад на одному електрозаряді, враховуючи погодні умови і швидкість руху? Власники електромобілів при обговоренні «ефективності» електромобілів насправді мають на увазі споживання транспортним засобом одного електрозаряду – кількість енергії, яка використовується під час керування транспортним засобом (зазвичай, виражається у ват-годинах на милю (Вт х год/миля) або його обернена величина миль на кіловат-годину (мі/кВт х год). Справжня ефективність одного електрозаряду, яка відповідає даним EPA MPGe, також включає втрати під час заряджання та неминучу розрядку акумулятора, що відбувається, коли автомобіль стоїть на стоянці.

## Н

**666. «Набли́ження до залізни́чного переї́зду»** – дорожні знаки 1.31.1–1.31.6, котрі попереджають учасників руху про наближення до залізничного переїзду, позначеного знаком 1.27 «Залізничний переїзд із шлагбаумом» або 1.28 «Залізничний переїзд без шлагбаума». Належать до групи попереджувальних знаків. Встановлюються на дорогах, що розташовані поза населеними пунктами перед залізничними переїздами таким чином: знаки 1.31.1–1.31.3 – з правого, 1.31.4–1.31.6 – з лівого боку дороги; знак 1.31.1 – з першим (головним) по ходу руху знаком 1.27 «Залізничний переїзд із шлагбаумом» або 1.28 «Залізничний переїзд без шлагбаума», 1.31.4 – з дублюючим, який встановлюється на лівому боці проїзної частини; 1.31.3, 1.31.6 – з другим знаком 1.27 «Залізничний переїзд із шлагбаумом» чи 1.28 «Залізничний переїзд без шлагбаума»; 1.4.2, 1.4.5 – самостійно (на рівній відстані між першим та другим знаком 1.27 або 1.28).

Смуги на знаках повинні бути нанесені таким чином, щоб їхній нижній кінець був звернений до проїзної частини.

1.31.1

1.31.2

1.31.4

1.31.5

1.31.6

1.31.3

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 1.31.1–1.31.6*

**667. На́бряк (еде́ма)** (*мед.*) – надлишкове, підвищене нагромадження міжтканинної рідини в будь-якому органі, в тканинах організму, підшкірній клітковині. Набряк не є самостійним захворюванням – це симптом захворювань серця, ускладнених серцевою недостатністю, захворювань нирок, може спостерігатися при цирозі печінки,

голодуванні, при патології вагітності. Наприклад, набряки обох нижніх кінцівок, котрі з'являються до кінця дня, свідчать про серцеву недостатність або про хронічну венозну недостатність нижніх кінцівок.

Невідповідність розмірів стопи і невдалі спроби надіти взуття, котре щоденно носиться, є одним з ранніх ознак цих захворювань.

Серцеві набряки зазвичай симетричні. Набряки можуть бути генералізованими (анасарка) у пацієнтів з нефротичним синдромом, гострою серцевою недостатністю і цирозом печінки. Набряки навколо очей і обличчя характерні для нефротичного синдрому, гострого гломерулонефриту, ангіоневротичного набряку, гіпопротеїнемії, мікседеми. Набряки обличчя, шиї і верхньої частини рук характерні для синдрома обструкції верхньої порожнистої вени, котра виникає внаслідок карциноми легень, лімфоми або аневризми дуги аорти. Набряк тільки однієї кінцівки людини зазвичай свідчить про венозний тромбоз або утруднення відтоку лімфи від цієї кінцівки.

**668. На́бряк Кві́нке** (*мед.*) – алергійна реакція середнього ступеня тяжкості у вигляді набряку гортані та задишки.

**669. На́бряк легене́нь** (*мед.*) – напад тяжкої ядухи на тлі гострої лівошлуночкової недостатності серця з виділенням у альвеоли серозної рідини та піноутворенням (альвеолярний набряк).

**670. На́вички** (*водія*) – дії, складові частини яких у процесі формування стають автоматичними. При наявності навичок діяльність людини відбувається швидше і продуктивніше. Відповідно до видів дії розрізняють *види навичок*: рухові, мислительні (дії за сприйманням), перцептивні тощо. Навички необхідні в усіх видах діяльності: навчальній, трудовій, ігровій тощо. Формуються навички на основі застосування знань про відповідний спосіб дії, шляхом цілеспрямованих планомірних виправлянь. Навички є необхідними компонентами уміння. Наприклад, навички водія щодо рулювання, гальмування, переключення передач, користування правилами дорожнього руху тощо.

**671. Навча́льна дисципл́іна** – основи відповідної науки або мистецтва: знання, вміння й навички, що мають загальноосвітній чи спеціальний характер і відповідають меті фахової підготовки курсантів (студентів, слухачів) певної спеціальності з врахування їх вікових особливостей.

Навчальна дисципліна – дидактично обґрунтована система знань, умінь і навичок, відібраних із відповідної науки чи мистецтва для вивчення в закладі вищої освіти. Перелік і взаємозв'язки навчальних дисциплін у конкретному ЗВО визначаються навчальним планом. Навчальними дисциплінами при підготовці кандидатів у водії ТЗ категорії В є Правила дорожнього руху, будова і технічне обслуговування транспортного засобу, етика водія транспортного засобу, основи керування транспортним засобом і вимоги безпеки дорожнього руху, практичне керування транспортним засобом.

**672. Навча́льна ї́зда** – їзда на транспортному засобі з метою набуття навичок практичного водіння. Механічні транспортні засоби акредитованих навчальних закладів (автошкіл, курсів, ПТНЗ та ін.) обов'язково повинні бути обладнані додатковими педалями зчеплення і гальма (у разі коли конструкція транспортного засобу передбачає педаль зчеплення), а також акселератора (у разі коли конструкція транспортного засобу допускає можливість обладнання такою педаллю) і додатковим дзеркалом (дзеркалами) заднього виду для спеціаліста з підготовки водіїв (інструктора). Всі механічні транспортні засоби (за винятком мотоциклів, мопедів та квадроциклів), котрі використовуються для Н.ї., повинні мати спереду і ззаду розпізнавальний знак «Навчальний транспортний засіб» – рівносторонній трикутник білого кольору (сторона – не менше 200 мм, ширина кайми – 1/10 цієї сторони), в котрий вписана літера У чорного кольору.

Розпізнавальний знак «Навчальний транспортний засіб»

До навчання водінню на транспортних засобах в автошколах, на курсах, в ТСОУ тощо допускаються тільки інструктори Н.ї. при наявності в них документа (атестата) на право навчання водінню.

Навчати водінню на легковому чи вантажному автомобілях можна осіб за умови досягнення нею 16 років, а на

мототранспортних засобах (мопеді, мотоциклі) – не менше 14 років. Такі особи зобов'язані мати при собі документ, що засвідчує їхній вік.

АТЕСТАТ
Серія АА спеціаліста №2033630
ВАЙДА
ТАРАС СТЕПАНОВИЧ
Напрям підготовки водіїв:
Практичне керування транспортним засобом
Голова атестаційної комісії
13 липня 20
МП.

**Фото 1.** *Атестат інструктора з навчання практичного керування транспортним засобом*

Особі, яка навчається водінню, дозволяється виїжджати на дорогу з транспортним рухом тільки після вивчення Правил дорожнього руху і набуття достатніх навичок керування транспортним засобом. Учень автошколи (курсант, слухач) повинен їздити тільки з інструктором і строго виконувати вимоги ПДР. Як інструктор, так і учень повинні добре знати особливості навчального маршруту (інтенсивність руху, наявність пішохідних переходів, дорожніх знаків, дорожньої розмітки, світлофорів тощо).

На автомагістралі і дорогах для автомобілів та в житлових зонах Н.ї. заборонена в будь-яких випадках. При порушенні ПДР по вині учня відповідальність несе інструктор і учень.

**673. Навча́льна програ́ма** – в системі навчання документ, що визначає зміст і обсяг знань, засвоїти з кожної навчальної дисципліни, а також зміст розділів і тем з розподілом їх за семестрами (роками) навчання.

Основні принципи побудови навчальної програми: відповідність змісту сучасним досягненням науки, техніки й культури, соціальним цілям виховання студентів (курсантів, слухачів) і розвиткові їхніх творчих здібностей; наступність у вивченні матеріалів; взаємозв'язок між навчальними дисциплінами.

Зміст освіти, що визначається навчальною програмою, конкретизується у підручниках, навчальних посібниках

і методичних вказівках. Наприклад, Типова навчальна програма підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 2 березня 2010 р. № 229 (зі змінами).

**674. Навча́льний план** – документ, який визначає перелік навчальних дисциплін, що вивчаються у конкретному закладі вищої освіти, послідовність їх вивчення та кількість годин, що відводяться на вивчення кожної з них по роках навчання, тижневу й річну кількість годин і в зв'язку з цим – структуру навчального року. Наприклад, Типовий тематичний план підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів за розділом «Будова і технічне обслуговування транспортного засобу».

**675. Навча́ння** – цілеспрямований педагогічний процес організації та стимулювання активної навчально-пізнавальної діяльності курсантів (студентів, слухачів) з оволодіння науковими знаннями, професійними вміннями й навичками, розвитку творчих здібностей, світогляду, морально-естетичних поглядів і переконань. Термін використовується при характеристиці підготовки кандидатів у водії, підвищеннях кваліфікації водіїв, їх перепідготовки тощо.

**676. «Надзе́мний пішохі́дний перехі́д»** – дорожні знаки 5.41.1 і 5.41.2, котрі застосовуються для позначення надземних пішохідних переходів – розташовуються зображенням назустріч руху основних пішохідних потоків, біля сходів пішохідних мостів і шляхопроводів таким чином, щоб напрямок руху пішохода, зображеного на знаку, відповідало напрямку переходу. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків.

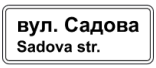
5.41.1

5.41.2

Водії повинні приділяти підвищену увагу цим місцям у зв'язку із можливою концентрацією значної кількості пішоходів біля входу в надземний пішохідний перехід чи після виходу з нього (після завершення футбольних матчів, прибуття маршрутних транспортних засобів, електровозів метрополітену тощо).

**677. «На́зва об'є́кта»** – дорожні знаки 5.65.1, 5.65.2, котрі вказують на шляху руху назву об'єкта іншого, ніж населений пункт (річка, озеро, перевал, визначні пам'ятки

тощо). Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо перед об'єктом. На автомагістралях знаки 5.65.1, 5.65.2 розміщуються вставками на фоні зеленого кольору, а на решти дорогах, в тому числі і в населених пунктах, – мають білий колір (наприклад, назви вулиць) або синій (назва гідрологічних об'єктів). За необхідності знаки 5.65.1 та 5.65.2 можуть бути встановлені попередньо з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта».



5.65.1

5.65.2

**678. Назе́мні тра́нспортні за́соби** (*страхування*) – це пристрої, призначені для перевезення людей та/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів, які підлягають державній реєстрації та обліку в органах (уповноважених підрозділах) Міністерства внутрішніх справ України та/або допущені до дорожнього руху, а також ввезені на митну територію України для тимчасового користування, зареєстровані в інших країнах.

**679. Наказо́ві зна́ки** – засоби регулювання руху, призначені для введення або скасування певних режимів руху для всіх або лише для визначених учасників руху. Н. з. мають форму кола з синім тлом. Позначення наносяться білим кольором. Встановлюються безпосередньо перед ділянками доріг, де такий режим вводиться. За необхідності вони можуть бути встановлені попередньо з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

Типова форма групи наказових знаків

**680. «Нане́сення розмі́тки»** – табличка до дорожніх знаків 7.27, котра застосовується разом із знаками 1.37 «Дорожні роботи» для інформування про вид дорожніх робіт. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків.

7.27

Табличкою позначається нанесення дорожньої розмітки – одного з найважливіших елементів безпеки та організації автотранспортного руху. Завдяки правильно розставленим елементам дорожньої розмітки значно збільшується пропускна здатність дороги, а так само більш ніж на двадцять відсотків знижується рівень дорожньо-транспортних пригод.

Нанесення дорожньої розмітки здійснюється відповідно до вимог, що визначаються дорожніми знаками, а також з урахуванням місцезнаходження світлофорних об'єктів.

Дорожня розмітка є засобом візуального орієнтування для водія при знаходженні його за кермом автомобіля. Яскрава дорожня розмітка є допоміжним елементом безпеки і поєднується з іншими технічними засобами, які допомагають правильно організувати дорожній рух.

Основними об'єктами для нанесення дорожньої розмітки є автомагістралі, дороги загального користування, паркувальні автостоянки і складські території. Роботи з нанесення дорожньої розмітки різного цільового призначення виконуються за допомогою автоматизованої спеціальної техніки. Завдяки особливим методам нанесення та використання необхідних фарбувальних засобів дорожня розмітка залишається стійкою до впливу будь-яких кліматичних факторів (фото 1).

**Фото 1.** *Елементи дорожньої розмітки та порядок її нанесення*

Розрізняють наступні види нанесення дорожньої розмітки:

1) нанесення вертикальної дорожньої розмітки;
2) нанесення горизонтальної дорожньої розмітки;
3) нанесення шумових ліній наближення;

4) нанесення спеціалізованих дорожніх знаків;

5) нанесення покажчиків, програм, стрілок або цифр.

Завдяки використанню новітніх технологій нанесення фарбувальних засобів дорожня розмітка зберігає яскравість фарб протягом багатьох років.

Для того, щоб дорожня розмітка зберігала яскравий колір та не змивалася в період експлуатації використовуються такі фарбувальні матеріали, як фарба, термопластик або холодний пластик. Завдяки високій якості фарбувальних матеріалів і правильного нанесення на дорожню поверхню фарба швидко сохне, не розтікається, дозволяє використання трафаретного нанесення складних дорожніх елементів (фото 1).

**681. Напівпри́чіп** – причіп, вісь (осі) якого розміщено позаду центра мас транспортного засобу (за умови рівномірного завантаження) і який обладнано зчіпним пристроєм, що забезпечує передачу горизонтальних і вертикальних зусиль на інший транспортний засіб, що виконує функції тягача; причіп, зчеплений з механічним транспортним засобом таким чином, що його частина спирається на цей транспортний засіб, котрий несе на собі значну частину маси напівпричепа та його вантажу.

**682. Напру́га** (*ел.*) – різниця потенціалів між двома точками електричного поля, що чисельно дорівнює відношенню роботи, котру треба виконати для переміщення заряду з однієї точки поля в іншу точку, до величини цього заряду. Позначається U.

Напруга є характеристикою електричного струму, при великих значеннях котрої вплив електрики на організм стає небезпечним. Термін використовується при характеристиці роботи елементів системи електрозабезпечення автомобіля (акумулятора, генератора, системи запалення, зовнішніх освітлювальних приладів тощо).

**683. Напру́женість, схвильо́ваність** (*водія*) – збудженість, надзвичайне хвилювання, стривоженість, неспокій. Н. може впливати на стан водія, неможливість концентрації уваги на керуванні транспортним засобом, заважати зосередитись на дорожній обстановці тощо.

**684. «На́прямки ру́ху по сму́гах»** (5.16), **«На́прямок ру́ху по сму́гах»** (5.17.1, 5.17.2), **«На́прямок ру́ху по сму́зі»** (5.18) – дорожні знаки, котрі вказують кількість смуг і дозволені напрямки руху по ним. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Служать для перерозподілу потоків транспортних засобів по смугах, які повертають на перехресті і пролягають через нього в прямому напрямку. Знаки 5.16 «Напрямки руху по смугах» і 5.18 «Напрямок руху по смузі», що дозволяють поворот ліворуч з крайньої лівої смуги, дозволяють також розворот з цієї смуги.

5.16

5.17.1

5.17.2

5.18

Знаки встановлюють безпосередньо перед перехрестям над проїзною частиною дороги, при цьому кожен із знаків 5.18 «Напрямок руху по смузі» розміщується над серединою смуги, для котрої він призначений. При необхідності знаки 5.16 «Напрямки руху по смугах» та 5.18 «Напрямок руху по смузі» можуть встановлюватися попередньо на відстані 50–100 м до перехрестя. Поза населених пунктів на дорогах, що мають перед перехрестям не більше трьох смуг для руху в один бік, знак 5.16 «Напрямки руху по смугах» може встановлюватися праворуч від дороги.

Знаки 5.17.1 і 5.17.2 «Напрямок руху по смузі» з відповідною кількістю стрілок використовуються на дорогах, що мають три смуги і більше, коли в кожному напрямку налічується неоднакова кількість смуг руху. Ці знаки вказують напрямок руху по кожній із смуг на трьохсмуговій дорозі, коли рух в одному напрямку постійно організовано по двом смугам протягом великої ділянки дороги. Встановлюються за кожним перехрестям впродовж всієї ділянки дороги, де рух в одному напрямку організовано по двом смугам. За допомогою знаків 5.17.1 і 5.17.2 «Напрямок руху по смугах» із змінним зображенням організовується реверсивний рух.

Дія знаків 5.16 «Напрямки руху по смугах» і 5.18 «Напрямок руху по смузі», встановлених перед перехрестям, поширюється на все перехрестя, якщо наступні знаки 5.16 і 5.18, встановлені на ньому, не дають інших вказівок.

**685. «На́прямок головно́ї доро́ги»** – дорожня табличка 7.8, що вказує напрямок головної дороги на перехресті, на

котрому вона змінює свій напрямок. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Може застосовуватися зі знаками 2.3 «Головна дорога», 1.22 «Перехрещення з другорядною дорогою», 1.23.1–1.23.4 «Прилягання другорядної дороги» (справа; зліва; спочатку справа, а потім зліва; спочатку зліва, а потім справа), 2.1 «Дати дорогу» і 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено».

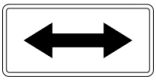
7.8

Транспортні засоби, які знаходяться на головній дорозі, мають переважне право проїзду перехрестя незалежно від подальшого напряму руху.

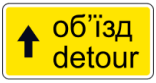
**686. «На́прямок дії́»** – таблички до дорожніх знаків 7.3.1–7.3.3, котрі вказують напрямок дії заборонних і наказових знаків. Відносяться до групи табличок до дорожніх знаків. Застосовуються у поєднанні *з забороннми знаками* 3.1 «Рух заборонено», 3.2 «Рух механічних транспортних засобів заборонено», 3.3 «Рух вантажних автомобілів заборонено», 3.4 «Рух з причепом заборонено», 3.5 «Рух тракторів заборонено», 3.6 «Рух мотоциклів заборонено», 3.7 «Рух на мопедах заборонено», 3.8 «Рух на велосипедах заборонено», 3.11 «Рух гужових возів заборонено» і *наказовим знаком* 4.11 «Рух легкових автомобілів», що встановлені безпосередньо перед перехрестям, а також з *інформаційно-вказівним знаком* 5.3 «Дорога для автомобілів».

7.3.1

7.3.2

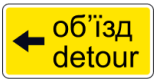

7.3.3

**687. «На́прямок об'ї́зду»** – дорожні знаки 5.64.1–5.64.3, котрі вказують напрямок об'їзду. Мають жовтий фон, котрий є ознакою того, що він пов'язаний з організацією об'їзду ділянки дороги, тимчасово закритої для руху, наприклад, у зв'язку із реконструкцією або ремонтом. Слово «об'їзд» на знаках може бути замінено назвою того населеного пункту, шлях до котрого пролягав по тимчасово закритій ділянці дороги. Знаки 5.64.2, 5.64.3 використовуються також для вказування напрямку руху на об'їзд, спеціально прокладеного вздовж тимчасово закритої ділянки дороги. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються безпосередньо перед початком об'їзду.



5.64.1

5.64.2



5.64.3

Якщо маршрут об'їзду вказаний на знаку 5.61 «Схема об'їзду», то знаки 5.64.1–5.64.3 встановлюються перед кожним перехрестям, котре знаходиться на маршруті.

**688. «На́прямок поворо́ту»** – дорожні знаки 1.4.1–1.4.7, котрі вказують напрямок руху на заокругленні дороги з обмеженою видимістю, перехрестях з круговим рухом, а також на Т-подібних перехрестях при розгалуженні доріг.

1.4.1

1.4.2

1.4.3

1.4.4

1.4.5

1.4.6

1.4.7

Знаки 1.4.1, 1.4.4, 1.4.6 показують напрямок повороту дороги праворуч, 1.4.2, 1.4.5, 1.4.7 – напрямок повороту дороги ліворуч, які позначені знаками 1.1 і 1.2 відповідно, а також напрямок об'їзду перешкоди на дорозі. Знак 1.4.1, крім того, показує напрямок об'їзду центра перехрестя з круговим рухом. Знак 1.4.3 (рух праворуч або ліворуч) показує напрямок руху на Т-подібних перехрестях, розгалуженнях доріг або об'їзду ділянки дороги, що ремонтується.

Відноситься до групи попереджувальних знаків. Знаки 1.4.1, 1.4.2 застосовуються для зазначення напрямку повороту на заокругленнях малого радіусу з обмеженою видимістю, якщо при наближенні до заокруглення визначення напрямку повороту утруднено. Встановлюються із зовнішнього боку заокруглення на продовженні осі смуги (смуг), по котрій здійснюється рух до заокруглення. На відмінність від решти попереджувальних знаків знаки 1.4.1–1.4.3 встановлюються на найбільш небезпечній ділянці.

Протягом однієї кривої може бути встановлено кілька знаків 1.4.1–1.4.7. На кривих у плані радіусом менше 1000 м за населеними пунктами і менше 250 м у населених пунктах замість знаків 1.4.1 і 1.4.2 можуть застосовуватися знаки, що становлять собою їх частину (дві або одна стрілка). У цьому випадку вони повторюють вздовж кривої (залежно від її радіусу) на відстані від 3 м (при радіусі кривої менше 25 м) до 85 м (при радіусі кривої 950–1000 м).

При відсутності стаціонарного освітлення перехрестя з круговим рухом знак 1.4.1 встановлюється на центральному острівці напроти відповідного виїзду. Знак 1.4.3 встановлюється на Т-подібних перехрестях навпроти проїзду, котрий не має продовження, або розгалуження доріг безпосередньо за місцем, де розгалужуються проїзні частини, якщо є небезпека проїзду в прямому напрямку.

**689. «На́прямок ру́ху велосипеди́стів»** – таблички 7.29.1–7.29.6, котрі застосовуються із знаками 4.14

«Доріжка для велосипедистів», 4.17 «Доріжка для пішоходів і велосипедистів» і 4.18 «Суміжні пішохідна та велосипедна доріжки» для інформування велосипедистів про напрямок рух, одно- чи двосторонній рух велосипедною доріжкою. Відносяться до групи табличок до дорожніх знаків.

Ці таблички інформують учасників дорожнього руху про напрямок руху велосипедистів велосипедними та пішохідними доріжками для впорядкування переміщення велосипедистів та пішоходів і уникнення їх зіткнень.

4.14

4.17

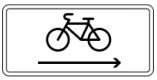
4.18

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 4.14, 4.17, 4.18, з котрими використовуються таблички до дорожніх знаків 7.29.1–7.29.6*

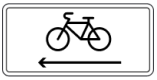
7.29.1

7.29.2

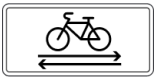
7.29.3



7.29.4



7.29.5



7.29.6

З метою забезпечення безпеки руху велосипедистів конструктивно виділяється велосипедна доріжка – виконана в межах дороги чи поза нею доріжка з покриттям, що призначена для руху на велосипедах і позначена дорожнім знаком 4.14 «Доріжка для велосипедистів».

*Велосипед* – транспортний засіб, крім крісел колісних, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому. Згідно Правил дорожнього руху *велосипедист* – особа, яка керує велосипедом.

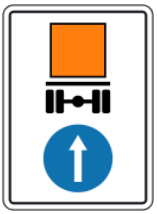
**690. «На́прямок ру́ху для ванта́жних автомобі́лів»** – дорожні знаки 5.31.1–5.31.3, котрі вказують рекомендований напрямок руху для вантажних автомобілів, рух котрих в одному з можливих напрямів заборонено на перехресті знаком 3.3 «Рух вантажних автомобілів заборонено». Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються перед перехрестями протягом об'їзного маршруту.

5.31.1

5.31.2

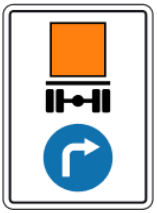
5.31.3

При проляганні дороги через великий населений пункт з допомогою цих знаків розділяють транзитні потоки легкових і вантажних автомобілів. Перед перехрестям, де починається маршрут, вказані знаки можуть встановлюватися попередньо на відстані 100–150 м до перехрестя.


4.20.1

**691. «На́прямок ру́ху тра́нспортних за́собів з небезпе́чними вантажа́ми»** – дорожні знаки 4.20.1–4.20.3, котрі показують дозволений напрямок руху транспортних засобів з розпізнавальним знаком «Знак небезпеки» відповідно прямо, праворуч і ліворуч.

Ці знаки застосовують для вказівки напряму руху транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі та відповідно до чинного законодавства повинні бути позначені розпізнавальними знаками (інформаційними таблицями) «Небезпечний вантаж».


4.20.2

Небезпечний вантаж внаслідок притаманних йому властивостей може внаслідок порушення вимог заходів безпеки під час перевезення нанести шкоду довкіллю, призвести до загибелі (травмування / отруєння) людей чи тварин.

4.20.3

Розпізнавальний знак «Табличка оранжевого кольору»

Розпізнавальний знак «Знак небезпеки»

**Рис. 1.** *Розпізнавальні знаки, котрі встановлюються на автомобілях, що перевозять небезпечний вантаж*

**692. Наркома́нія** (*мед.*) – залежність людини від речовин, що впливають на її психіку. Ці речовини – група високоефективних знеболювальних засобів, які особливим чином впливають на центральну нервову систему.

Термін «наркоманія» походить від грецького слова «*νάρκη*» – заціпеніння і *манія* – безумство; наркотики (від *грец. narkotikos*) – те, що викликає заціпеніння; захворювання, що виникає як наслідок зловживання наркотиками

й речовинами, які мають наркотичну дію. Спричинюється наркоманія здатністю наркотиків викликати стан *ейфорії*. Відомі два шляхи розвитку наркоманії. Перший – зловживання наркотиками через необізнаність (цікавість). Другий шлях – свідоме приймання наркотиків з метою наркотичного сп'яніння. Наркоманія призводить до грубого порушення життєдіяльності організму й соціальної деградації особи. Керування водієм транспортним засобом, перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин, заборонено п. 2.9 ПДР. В багатьох випадках вживання особою наркотичних речовин є причиною скоєння водієм ДТП.

**693. Нарко́тик** – речовина рослинного чи синтетичного походження, котра при введенні в організм може змінити одну чи декілька функцій та внаслідок багаторазового вживання призвести до психічної чи фізичної залежності.

**694. Насе́лений пункт** – забудована територія (місто, селище, село, хутір тощо), в'їзди на яку і виїзди з якої позначені відповідними дорожніми знаками згідно з ДСТУ 4100 (інформаційно-вказівні знаки 5.49–5.52).

5.53

5.49 5.50 5.51 5.52

5.54

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 5.49–5.54, які позначають початок і кінець населених пунктів*

Якщо перед Н.п. встановлено знак 5.51 «Початок населеного пункту» (на синьому фоні), то рух по дорозі, яка проходить через нього, не зобов'язує водія дотримуватись вимог Правил дорожнього руху стосовно до Н.п. Однак якщо водій з'їхав з цієї дороги в межах Н.п., то він повинен, як і при знаку 5.49 «Початок населеного пункту» (на білому фоні), встановленому перед Н. п., дотримуватись всіх вимог Правил, котрі встановлюють порядок руху в Н. п.

Дорожній знак 5.53 «Початок забудови населеного пункту» та 5.54 «Кінець забудови населеного пункту» застосовується виключно в межах населених пунктів,

початок яких позначено знаком 5.51, для позначення межі, де починається забудова безпосередньо поблизу проїзної частини (за умови наявності такої забудови). Означає обмеження максимальної дозволеної швидкості до 50 км/год.

**695. Насе́лений пункт** (*за визначенням ПДР*) – забудована територія, в'їзди на яку і виїзди з якої позначаються дорожніми знаками 5.49, 5.51 «Початок населеного пункту» і 5.50, 5.52 «Кінець населеного пункту».

5.49 5.50 5.51 5.52

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 5.49–5.52, якими позначають початок в'їзду і виїзду з населеного пункту*

**696. Насе́леність тра́нспортного за́собу** – рівень комфорту і естетичності робочого місця водія та пасажирського салону; властивості середовища, яке оточує водія і пасажирів, визначає рівні комфортності й естетичності місця їх праці чи відпочинку (салону, кабіни). Населеність характеризується мікрокліматом, ергономічними характеристиками кабіни (салону), шумом і вібраціями, загазованістю і плавністю ходу.

*Мікроклімат характеризується* сукупністю температури, вологості і швидкості повітря. Оптимальною температурою повітря в салоні автомобіля вважається 18–24 °С. Пониження або підвищення температури, особливо на тривалий період часу, позначається на психофізіологічних характеристиках водія, приводить до уповільнення швидкості його реакцій, погіршення розумової діяльності, до фізичного стомлення і, як результат, до зниження продуктивності праці та порушення належного рівня безпеки руху.

*Вологість і швидкість повітря* значним чином впливають на терморегуляцію організму водія. При низькій температурі та високій вологості підвищується тепловіддача, відтак організм піддається більш інтенсивному охолоджуванню. При високій температурі та вологості тепловіддача

різко знижується, що веде до перегріву організму водія чи пасажирів.

Водій починає відчувати рух повітря в салоні (кабіні) при його швидкості близько 0,25 м/с. Оптимальна швидкість руху повітря в кабіні – близько 1 м/с.

Ергономічні властивості характеризують відповідність сидіння та органів керування транспортним засобом антропометричним параметрам людини, тобто розмірам її тіла і кінцівок.

*Конструкція сидіння* повинна сприяти посадці водія за органами керування, що забезпечує мінімум витрат енергії та постійну готовність до дії протягом тривалого часу. Це досягається певними співвідношеннями розмірів подушки і спинки сидіння, можливістю їх регулювання у вертикальній і горизонтальній площинах, зміною кута нахилу спинки сидіння, пружністю і повітропроникністю сидіння.

*Колірна гамма* всередині салону також робить певний вплив на психіку водія, що, природно, позначається на його працездатності і безпеці руху.

Природа шуму і вібрацій одна і та ж – механічні коливання деталей автомобіля. *Шум* – це комплекс звуків, різних за силою і частотою. Джерелами шуму в автомобілі є робота двигуна, трансмісії, системи випуску відпрацьованих газів, підвіски, кузова. Дія шуму на водія є причиною збільшення його часу реакції, тимчасового погіршення характеристик зору, зниження уваги, порушення координації рухів і функцій вестибулярного апарату.

Вітчизняні і міжнародні нормативні документи встановлюють гранично допустимий рівень шуму в салоні (кабіні) автомобіля в межах 80–85 дБ.

На відміну від шуму, який сприймається вухом, *вібрації* відчуваються поверхнею тіла водія. Так само, як і шум, вібрація завдає значної шкоди психофізіологічному стану водія, а при постійній дії протягом тривалого часу може вплинути і на його здоров'я.

*Загазованість* характеризується концентрацією відпрацьованих газів, парів палива і інших шкідливих домішок в повітрі. Основними шкідливими компонентами в салоні

(кабіні) автомобіля є окис вуглецю, вуглекислий газ, оксиди азоту, вуглеводні.

Особливу небезпеку для водія представляє ***окис вуглецю*** – газ без кольору і запаху. Потрапляючи в кров людини через легені, він позбавляє її здатності доставляти кисень клітинам організму. Людина гине від задухи, нічого не відчуваючи і не розуміючи, що з нею відбувається.

Тому водій повинен уважно стежити за герметичністю випускного тракту двигуна, запобігати засмоктуванню газів і парів з моторного відсіку у салон (в кабіну). Категорично забороняється запускати двигун в гаражі і знаходитися в ньому протягом тривалого часу, стояти автомобілем із включеним двигуном за вітром (відпрацьовані гази із вихлопної труби проникають в салон).

**697. На́товп** (*під час ДТП*) – неструктуроване скупчення людей, що перебувають у схожому емоційному стані, зумовленому спільним для всіх об'єктом уваги, але не об'єднане чітко усвідомленою спільною метою.

**698. Натрено́ваність** (*водія*) – стан, коли людина пройшла належне тренування, функціональний стан особи (працівника). Натренованість є характеристикою рівня підготовки водія та його професійної надійності.

**699. Націона́льна поліція Украї́ни (полі́ція)** – це центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку. Діяльність поліції спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ України згідно із законом.

**700. Небезпе́ка** – негативна властивість матерії, котра проявляється у здатності її завдавати шкоди певним елементам світу.

**701. «Небезпе́ка»** – дорожній знак 3.43, котрий забороняє рух усіх без винятку користувачів доріг, вулиць, залізничних переїздів у зв'язку з дорожньо-транспортною пригодою, аварією, проявом стихійного лиха чи іншою небезпекою для руху (зсув ґрунту, падіння каміння, сильний

3.43

снігопад, повінь тощо). Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо біля ділянок дороги, рух через котрі тимчасово заборонено. Може використовуватися разом із дорожніми знаками 5.63 «Схема об'їзду», 5.64.1–5.64.3 «Напрямок об'їзду». Якщо небезпечна ділянка знаходиться на дорозі, яка перетинається, то знак 3.43 може доповнюватись табличкою 7.3.1-7.3.3 «Напрямок дії».

**702. Небезпе́ка для ру́ху** (*за визначенням ПДР*) – зміна дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися. Окремим випадком небезпеки для руху є рух у межах смуги транспортного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку.

**703. Небезпе́чна невідпові́дність** (*щодо стану транспортного засобу за результатами проведення технічного контролю транспортного засобу*) – невідповідність технічного стану транспортного засобу, що характеризується наявністю небезпечного для дорожнього руху недоліку, який не може бути усунений замовником на місці перевірки, за якого не допускається самостійний рух транспортного засобу.

**704. Небезпе́чна поді́я** – подія, у тому числі катастрофа, аварія, пожежа, стихійне лихо, епідемія, епізоотія, епіфітотія, яка за своїми наслідками становить загрозу життю або здоров'ю населення чи призводить до завдання матеріальних збитків.

**705. Небезпе́чна ситуа́ція** – подія, при котрій створюється реальна можливість прояву небезпеки або небезпека проявляється

**706. «Небезпе́чне узбі́ччя»** – дорожній знак 1.15, котрий попереджає про те, що на ділянці дороги є підвищене, занижене або зруйноване узбіччя чи з'їзд на узбіччя небезпечний у зв'язку із виконанням на ньому ремонтних робіт. Належить до групи попереджувальних знаків.

1.15

Встановлюється поза населеними пунктами на відстані 150–300 м, у населених пунктах – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. Може застосовуватись разом із знаком 1.37 «Дорожні роботи». Поза населеними пунктами знак 1.15 повторюється (наступний знак встановлюється на відстані щонайменше 50 м до початку небезпечної ділянки).

Водії транспортних засобів, що рухаються в межах дії зазначеного знака, не повинні робити зупинку з виїздом на узбіччя.

**707. Небезпе́чний вантáж** – речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності і тара з-під них, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань, залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину, віднесено до одного з класів небезпечних речовин.

Знак небезпеки

**708. «Небезпе́чний поворо́т прáво́руч», «Небезпе́чний поворо́т лі́во́руч»** – дорожні знаки 1.1, 1.2, котрі інформують учасників руху про те, що на їхньому шляху розташована ділянка, що має закруглення дороги малого радіусу (менше 500 м поза населеними пунктами і менше 150 м – в населених пунктах або при заокругленнях з обмеженою оглядовістю), а також закруглення (1.1 – праворуч, 1.2 – ліворуч), на яких відстань видимості зустрічного автомобіля при швидкості, характерної для попереднього закруглення ділянки дороги, менша від мінімальної відстані видимості, що забезпечує безпеку руху. Належать до групи попереджувальних знаків. Встановлюються поза населеними пунктами на відстані 150–300 м, у населених пунктах – на відстані 50–100 м.

1.1

1.2

Якщо між одним із знаків 1.1, 1.2 та початком небезпечної ділянки є перехрестя, то за ним має бути встановлений

повторний знак – один із зазначених знаків з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

Для підвищення рівня безпеки руху перед ділянкою дороги з небезпечними поворотами, крім знаків 1.1, 1.2, можуть бути встановлені знаки 3.25 «Обгін заборонено», 3.27 «Обгін вантажним автомобілям заборонено», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», а безпосередньо у зоні небезпечного повороту із зовнішнього боку кожного з них – один із знаків 1.4.1–1.4.3 «Напрямок повороту». Для зазначення протяжності (довжини) небезпечної ділянки під знаками 1.1 та 1.2 може застосовуватись табличка 7.2.1 «Зона дії».

**709. Небезпе́чний фа́ктор** – чинник життєвого середовища, який призводить до травм, опіків, обморожень, інших пошкоджень організму або окремих його органів і навіть до раптової смерті.

**710. Небезпе́чний чи́нник** – складова частина небезпечного явища (пожежа, вибух, викидання, загроза викидання небезпечних хімічних, радіоактивних і біологічно небезпечних речовин) або процесу, що характеризується фізичною, хімічною, біологічною чи іншою дією (впливом), перевищенням нормативних показників і створює загрозу життю та/або здоров'ю людини.

**711. Небезпе́чні вантажі́** – речовини і предмети, що не допускаються до міжнародного дорожнього перевезення відповідно до положень ЗУ «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)» або допускаються до нього з дотриманням визначених умов.

Розпізнавальний знак небезпечного вантажу – табличка оранжевого кольору

*Перевезення небезпечних вантажів* – це діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу.

**712. Небезпе́чні речови́ни** – речовини, віднесені у відповідності до вимог ЗУ «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 року № 1644-III (із змінами станом на 16.10.2020) до таких класів: клас 1 – вибухові речовини та вироби; клас 2 – гази; клас 3 – легкозаймисті розчини;

клас 4.1 – легкозаймисті тверді речовини; клас 4.2 – речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 – речовини, що виділяють легкозаймисті гази при стиканні з водою; клас 5.1 – речовини, що окислюють; клас 5.2 – органічні пероксиди; клас 6.1 – токсичні речовини; клас 6.2 – інфекційні речовини; клас 7 – радіоактивні матеріали; клас 8 – корозійні речовини; клас 9 – інші небезпечні речовини та вироби.

**713. Невідкла́дна допомо́га** (*мед.*) – система послідовних та одночасних із домедичною допомогою вжитих організаційних заходів, які забезпечують усунення загрози життю і здоров'ю потерпілого, а також сприяють підвищенню ефективності надання йому медичної допомоги в цілому.

**714. Невідкла́дний ста́н люди́ни** (*мед.*) – раптове погіршення фізичного або психічного здоров'я, яке складає пряму та невідворотну загрозу життю чи здоров'ю постраждалої людини або людей, які її оточують, і виникає внаслідок хвороби, травми, отруєння або інших внутрішніх чи зовнішніх причин.

**715. Недоста́тність кровооб́ігу** (*мед.*) – гостра чи хронічна нездатність системи кровообігу поставляти органам та тканинам кров у кількості, яка необхідна для їх нормального функціонування як у спокої, так і при напруженні.

**716. Недоста́тня ви́димість** (*за визначенням ПДР*) – видимість дороги в напрямку руху менше 300 м у сутінках, в умовах туману, дощу, снігопаду тощо.

**717. Незначна́ невідпові́дність** (*щодо стану транспортного засобу за результатами проведення технічного контролю транспортного засобу*) – невідповідність технічного стану транспортного засобу, що характеризується наявністю недоліку, який може бути усунений замовником на місці перевірки, за якого допускається можливість руху транспортного засобу.

**718. Некро́з** (*мед.*) (*грец. νεκρός* – смерть, *лат. necrosis* – омертвіння) – передчасна загибель і руйнування клітин в живому організмі під дією факторів критичного

ушкодження; незворотне припинення життєдіяльності тканини чи частини тіла живого організму; патологічний стан, при якому відбувається денатурація внутрішньоклітинних протеїнів та ферментативне перетравлення змертвілих клітин. Некротичні клітини втрачають здатність підтримувати цілісність мембрани, внаслідок чого компоненти клітин виходять за її межі, що викликає запалення оточуючих місце некрозу тканин.

**719. Неподі́льний вантáж** (*за визначенням ПДР*) – вантаж, який не можна розділити на дві і більше частин без зайвих витрат або ризику його пошкодження.

**720. Непритóмність** (*мед.*) – раптова, часто короткочасна втрата свідомості, викликана ішемією головного мозку (зумовлена гострим і різким зниженням кровонаповнення судин головного мозку). Може наступити в результаті різних причин, зокрема внаслідок розладів вегетативної регуляції судин (раптова зміна положення тіла, особливо у людей, які отримують гіпотензивні препарати, при швидкому переході у вертикальне положення; внаслідок хворобливого стану, негативних емоцій, душевного потрясіння, больових відчуттів тощо). Непритомність – несвідомий стан потерпілого, що є близьким до коми (потерпілий не реагує на навколишнє оточення, не відповідає на питання). Із цього стану його можна вивести, застосовуючи грубі болючі впливи (щипки, уколи). При цьому у потерпілого з'являються мімічні рухи, які позначають страждання.

*Втрата свідомості* – це стан, при якому зберігаються захисні реакції організму потерпілого. Людина намагається відсторонитися або відштовхнутися рукою від подразника. Потерпілого можна вивести із цього стану наполегливими звертаннями або зовнішнім впливом.

**721. Нервóва систéма** (*псих.*) – сукупність структур в організмі, яка об'єднує діяльність усіх органів і систем та забезпечує функціонування організму як єдиного цілого в його постійній взаємодії із зовнішнім середовищем; орган регуляції й координації всіх функцій організму людини та взаємозв'язку організму із зовнішнім світом.

Основною формою діяльності нервової системи є *рефлекс*. Усі зовнішні і внутрішні впливи на організм сприймаються рецепторами і трансформуються тут в енергію нервового збудження, яке передається в центральну нервову систему, а звідси – до м'язів і інших виконавчих органів.

**722. Нерегуля́рні пасажи́рські переве́зення** – перевезення пасажирів автобусом, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожну послугу, в якому визначають маршрут руху, дату та час перевезень, інші умови перевезень та форму оплати послуги, або перевезення за власний кошт.

**723. Нерезиде́нти** (*за визначенням Податкового кодексу України*) – а) іноземні компанії, організації, утворені відповідно до законодавства інших держав, їх зареєстровані (акредитовані або легалізовані) відповідно до законодавства України філії, представництва та інші відокремлені підрозділи з місцезнаходженням на території України; б) дипломатичні представництва, консульські установи та інші офіційні представництва інших держав і міжнародних організацій в Україні; в) фізичні особи, які не є резидентами України.

**724. «Нері́вна доро́га»** – дорожній знак 1.10, котрий має тимчасовий характер та інформує водіїв про те, що на шляху їх руху є ділянка дороги з пошкодженим покриттям, неплавними сполученнями на підходах до мостів або шляхопроводам, вибоїнами, напливами, хвилястістю тощо. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється поза населеними пунктами на відстані 150–300 м, у населених – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. При наближенні до нерівної ділянки дороги водієві необхідно знизити швидкість і вжити додаткові заходи, котрі забезпечать безпеку руху.

1.10

7.2.1

На дорогах із значною хвилястістю водіям необхідно бути уважними, оскільки при неправильно обраній швидкості транспортний засіб може з'їхати з проїзної частини на узбіччя або смугу зустрічного руху.

Для завчасного попередження водіїв про протяжність (довжину) небезпечної ділянки під знаком 1.10 встановлюється табличка 7.2.1 «Зона дії».

**725. Неува́жність** (*учасника дорожнього руху*) (*псих.*) – постійне переключення уваги з одного предмета на інший або зосередження на одній якій-небудь думці, недостатнє реагування на навколишніх, оперативну зміну обстановки, відсутність інтересу.

**726. Нефри́т** (*мед.*) – запальна хвороба нирок.

**727. Нефро́з** (*мед.*) – запальні або дистрофічні захворювання нирок, а також їх токсичне ураження. Може трапитися, наприклад, при помилковому / цілеспрямованому вживання водієм антифризу.

**728. «Низьколіта́ючі літаки́»** – дорожній знак 1.18, котрий інформує учасників руху про те, що на їх шляху є ділянка дороги, над котрою можливий проліт літаків або вертольотів на невеликій висоті. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється перед ділянкою дороги, яка проходить поблизу аеродромів, на відстані 150–300 м поза населеними пунктами, у населених пунктах – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. У разі потреби знак встановлюється і на іншій відстані, яка зазначається на табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта». Це обумовлено тим, що водії, які не бачать безпосередньо самого літака, котрий злітає або приземляється, намагаються визначити джерело підвищеного шуму, а іноді і повітряного вихору, можуть відволіктися від керування транспортним засобом або взагалі втратити з поля зору дорогу.

1.18

**729. Низькошвидкісни́й легки́й електри́чний тра́нспортний за́сіб** – колісний транспортний засіб, який оснащений та приводиться в рух виключно електричними тяговими двигунами (одним чи декількома), системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, із двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість, що *є меншою або дорівнює 50 кілометрів на годину та більшою за 10 кілометрів на годину*, та споряджену масу *не більше ніж 600 кілограмів*.

**730. Нічни́й час** (*у професії водія*) – період доби з 22 години до 6 години. Тривалість роботи (зміни) водія у нічний час скорочується на одну годину.

**731. «Но́мер і на́прямок маршру́ту (доро́ги)»** – дорожні знаки 5.67.1–5.67.3, котрі вказують номер, який присвоєно дорозі (маршруту), і напрямок руху по ній. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Знаки 5.67.1–5.67.3 встановлюються перед перехрестям. Знаки зі стрілками встановлюються, як правило, над проїзною частиною в містах, де введена нумерація міських магістралей.

5.67.1

5.67.2

5.67.3

Знак 5.67.1–5.67.3 з літерою Е повинен мати тільки зелений колір. Призначений для позначення міжнародного руху. Номери маршруту (дороги) міжнародних та національних доріг мають букви і цифри білого кольору на червоному фоні. Номери маршруту (дороги) регіональних та територіальних доріг мають букви і цифри білого кольору на синьому фоні. Номери маршруту (дороги) обласних та районних доріг мають букви і цифри чорного кольору на білому фоні.

**732. «Но́мер маршру́ту (доро́ги)»** – дорожні знаки 5.66, котрі вказують номер, який присвоєно дорозі (маршруту). Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Знак 5.66 встановлюється на початку дороги і повторюється через 15–20 км.

5.66

Знак 5.66 з літерою Е повинен мати тільки зелений фон з білими написами. Призначений для позначення дороги з міжнародним рухом. Номери маршруту (дороги) міжнародних та національних доріг мають букви і цифри білого кольору на червоному фоні. Номери маршруту (дороги) регіональних та територіальних доріг мають букви і цифри білого кольору на синьому фоні. Номери маршруту (дороги) обласних та районних доріг мають букви і цифри чорного кольору на білому фоні.

**733. Номерни́й знак** – реєстраційний знак, єдиний за формою на всій території України, котрий служить для обліку автотранспорту країни і нагляду за рухом транспортних засобів. Н.з., що видаються ТСЦ МВС

України, повинні мати всі механічні транспортні засоби, причепи і напівпричепи, а також самохідні машини та механізми, котрі сконструйовані на шасі автомобілів. На автомобілях, які доставляються своїм ходом до місця реєстрації або проходять випробування, повинні бути тимчасові Н.з.

На тракторах, тракторних причепах, дорожньо-будівельних та інших самохідних машинах і механізмах не на базі автомобільних шасі повинні бути Н.з., які видаються відповідними відомствами. На трамваях і тролейбусах повинні бути нанесені реєстраційні номери, які присвоюються відповідними відомствами. На гужових возах (санях) і велосипедах повинні бути Н.з., якщо це визначено рішенням обласної Ради народних депутатів. Державні Н.з. виготовляються в централізованому порядку, самостійне виготовлення їх заборонено. Забороняється також змінювати розміри, форму, колір і розміщення Н.з. або наносити на них додаткові позначення.

На задній стінці кузова вантажних автомобілів, причепів, напівпричепів і автобусів (крім особливо малих) повинен бути нанесено Н. з., котрий добре розрізняється: висота цифр – не менше 300 мм, ширина – не менше 120 мм, товщина штриха – 30 мм, розміри букв – 2/3 розміру цифр.

**734. Но́рма** (*юрид.*) (*лат. norma* – правило, приклад) – установлена міра, середня величина, нормальний показник, порядок дій. Наприклад, положення розділу 16 Правил дорожнього руху розглядаються як норми, що регламентують порядок проїзду / переходу учасниками дорожнього руху регульованих та нерегульованих перехресть.

## О

**735. Обгі́н** – випередження одного або декількох транспортних засобів, котре пов'язане з виїздом на смугу зустрічного руху. Обов'язковим його елементом є виїзд

із займаного ряду на зустрічну проїзну частину, тому рух транспортних засобів сусіднього ряду з більшою швидкістю, ніж транспортний засіб попутного напрямку, не розглядається як О.

О. – один з найбільш складних і відповідальних маневрів, котрі вимагають від водія впевненості, точного розрахунку і вмілого водіння. Перед початком О. водій зобов'язаний переконатися у відсутності транспортних засобів попереду і ззаду на достатній відстані на смузі руху, куди він має намір виїхати. Крім того, водій повинен бути впевненим, що своїм маневром не створить перешкод іншим учасникам руху.

На дорогах з двома і більше смугами руху нерейкових транспортних засобів в одному напрямку водій, який виконує О., може залишатися на лівій смузі при умові, що якщо після повернення на раніше займану смугу йому довелось би одразу ж розпочинати новий обгін і якщо він не створить перешкод транспортним засобам, що рухаються за ним з більш високою швидкістю.

Обганяти нерейкові транспортні засоби дозволяється тільки з лівого боку. З правого боку здійснюється випередження нерейкового транспортного засобу, водій котрого подав сигнал повороту ліворуч і приступив до його виконання.

О. забороняється: на перехрестях, за винятком випадків дозволеного випередження справа; на залізничних переїздах і ближче ніж за 100 м перед ними; ближче ніж за 50 м перед пішохідним переходом у населеному пункті і 100 м – поза населеним пунктом; в кінці підйому, на мостах, естакадах, шляхопроводах, крутих поворотах та інших ділянках доріг з обмеженою оглядовістю чи в умовах недостатньої видимості; транспортного засобу, який здійснює О. або об'їзд; в тунелях; на дорогах, що мають дві і більше смуг для руху в одному напрямку; колони транспортних засобів, позаду якої рухається транспортний засіб з увімкненим проблисковим маячком (крім оранжевого).

При О. забороняється водієві транспортного засобу, якого обганяють, перешкоджати виконанню О. шляхом підвищення швидкості або іншими діями (маневрами). На дорогах поза населеними пунктами водій тихохідного або великогабаритного транспортного засобу повинен рухатися якомога правіше, а у випадку, коли за ним утворилося скупчення інших транспортних засобів, він повинен перестроїтися праворуч і за потреби зупинитися на узбіччі, а в разі його відсутності – біля краю проїзної частини та пропустити їх. В якості додаткових сигналів при О. можуть бути застосовані подача поза населеними пунктами звукового сигналу або в темний час доби перемикання ближнього і дального світла фар.

О. складається з чотирьох основних фаз: 1) жоден з водіїв транспортних засобів, які рухаються позаду, і яким може бути створено перешкоду, не розпочав обгону; 2) водій транспортного засобу, який рухається попереду по тій самій смузі, не подав сигналу про намір повороту (перестроювання) ліворуч; 3) смуга зустрічного руху, на яку він буде виїжджати, вільна від транспортних засобів на достатній для обгону відстані, виїзд із займаного ряду і рух по лівій смузі відносно транспортного засобу, якого обганяють, у попутному напрямку з вищою швидкістю і 4) повернення на раніше займану смугу руху.

Рекомендується розпочинати перестроювання в ряду для виїзду на смугу зустрічного руху на відстані від транспортного засобу, який обганяється, котра чисельно рівна швидкості руху за спідометром в метрах. Обігнавши транспортний засіб і віддалившись від нього на відстань не менше 20 м (при цьому транспорт, який обганяється, буде видно у дзеркало заднього виду), можна розпочинати перестроювання на раніше займану смугу.

Наведемо величини залежності часу для проведення обгону та шляху, який проходить зустрічною смугою руху автомобіль, який обганяє, від різних значень швидкостей транспортних засобів, який обганяє і якого обганяють (С.Л. Клейтман), див. табл. 1.

Таблиця 1

**Залежність часу та шляху, що проходить зустрічною смугою руху автомобіль, який обганяє, від швидкостей транспортних засобів, який обганяє і якого обганяють**

| Швидкість автомобіля, якого обганяють, км/год | Швидкість автомобіля, який обганяє, км/год | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 110 | 120 |
| 20 | 19,3 | 11,2 | 8,4 | 7,1 | 6,3 | 5,7 | 5,3 | 5,0 | 4,8 |
| | 161 | 123 | 117 | 118 | 122 | 127 | 133 | 140 | 147 |
| 30 | – | 25,3 | 14,2 | 19,4 | 8,6 | 7,5 | 6,7 | 6,2 | 5,8 |
| | | 281 | 196 | 174 | 167 | 166 | 168 | 172 | 177 |
| 40 | – | – | 31,3 | 17,2 | 12,4 | 10,1 | 8,7 | 7,7 | 7,2 |
| | | | 434 | 286 | 242 | 224 | 217 | 214 | 215 |
| 50 | – | – | – | 37,3 | 20,2 | 14,4 | 11,6 | 9,9 | 8,7 |
| | | | | 621 | 392 | 321 | 289 | 274 | 266 |
| 60 | – | – | – | – | 43,3 | 23,2 | 16,4 | 13,1 | 11,1 |
| | | | | | 842 | 514 | 411 | 363 | 338 |
| 70 | – | – | – | – | – | 49,3 | 26,2 | 18,4 | 14,6 |
| | | | | | | 1095 | 654 | 512 | 445 |
| 80 | – | – | – | – | – | – | 55,3 | 29,2 | 20,4 |
| | | | | | | | 1383 | 809 | 624 |
| 90 | – | – | – | – | – | – | – | 61,3 | 32,2 |
| | | | | | | | | 1702 | 982 |

***Примітка*:** у чисельнику – час обгону, в знаменнику – шлях, який проходить автомобіль, який обганяє, на зустрічній смузі руху.

**736. Обгі́н** (*за визначенням ПДР*) – випередження одного або кількох транспортних засобів, пов'язане з виїздом на смугу зустрічного руху.

**737. «Обгі́н вантáжним автомобі́лям заборóнено»** – дорожній знак 3.27, котрий забороняє вантажним автомобілям, повна маса котрих перевищує 3,5 т, обганяти всі транспортні засоби, крім поодиноких, що рухаються зі швидкістю менше 30 км/год. Тракторам забороняється обгін усіх транспортних засобів, крім поодиноких велосипедів, гужових возів (саней). Відноситься до групи

3.27

заборонних знаків. Встановлюється на початку ділянки дороги, де заборонено здійснювати цей маневр. Про встановлення і дію знака 3.27 див. в ст. *Обгін заборонено*.

3.25

**738. «Обгі́н забороно́нено»** – дорожній знак 3.25, котрий забороняє обгін всіх транспортних засобів, крім поодиноких, що рухаються зі швидкістю менше 30 км/год). Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється на дво- і трисмугових дорогах, на котрих в залежності від інтенсивності руху, ширини, стану проїзної частини і умов видимості створюється підвищена небезпека зустрічних зіткнень. На цих ділянках доріг знак 3.25 повинен застосовуватися із однією з табличок – 7.4.3 «Дні тижня» і 7.4.4–7.4.7 «Час дії».

Дія знаку розповсюджується від місця встановлення до найближчого перехрестя, а в населеному пункті при відсутності перехрестя – до кінця населеного пункту. Знак може бути повторно встановлено після закінчення населеного пункту або безпосередньо за перехрестям при необхідності зберегти обмеження, що введене знаком, встановленим відповідно до перехрестя або кінця населеного пункту.

При необхідності зона дії знаку 3.25 може бути зменшена встановленням в кінці зони його дії відповідного знака 3.26 «Кінець заборони обгону» або таблички 7.2.1 «Зона дії».

**739. Об'є́кт підви́щеної небезпе́ки** – об'єкт, який згідно із законом вважається таким, на якому є реальна загроза виникнення аварії та/або створення надзвичайної ситуації техногенного чи природного характеру. У відповідності з чинним законодавством до об'єктів підвищеної небезпеки відносяться механічні транспортні засоби.

**740. Об'є́м циркулю́ючої кро́ві** (*мед.*) (*абрев. – ОЦК*) – медичне поняття, яке вказує на кількість крові у літрах (або мл), яка циркулює у певної людини. Згідно клінічної медицини, цей показник є умовно сталим на момент обстеження, лікування чи надання медичної допомоги конкретній людині.

**741. «Об'їзд перешко́ди з пра́вого бо́ку», «Об'їзд перешко́ди з лі́вого бо́ку», «Об'їзд перешко́ди з пра́вого а́бо лі́вого бо́ку»** – дорожні знаки 4.7–4.9, котрі вказують,

що об'їзд острівців безпеки і різного роду перешкод, які знаходяться на проїзній частині, дозволяється з боку (боків), вказаному стрілкою (стрілками) на знаках. Відносяться до групи наказових знаків. Встановлюються безпосередньо перед острівцями (чи безпосередньо на острівцях безпеки) і різного роду перешкодами, котрі знаходяться на проїзній частині. В місцях проведення ремонтних робіт знаки 4.7–4.8 можуть застосовуватися без позначення лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від перешкоди.

4.7

4.8

Водіям транспортних засобів перед об'їздом перешкоди необхідно завчасно включити світловий покажчик повороту, переконатися у відсутності на значній відстані інших транспортних засобів, що рухаються в попутному або зустрічному напрямах, і після цього приступити до виконання об'їзду.

4.9

**742. Óблік** (*стосовно безпеки дорожнього руху*) – система збирання та обробки необхідної інформації або її сукупних даних про обставини та наслідки дорожньо-транспортних пригод, що відображають їх кількісні чи якісні характеристики.

**743. Обме́жена оглядо́вість** (*за визначенням ПДР*) – видимість дороги в напрямку руху, яка обмежена геометричними параметрами дороги, придорожніми інженерними спорудами, насадженнями та іншими об'єктами, а також транспортними засобами.

**744. «Обме́ження максима́льної шви́дкості»** – дорожній знак 3.29, який забороняє рух усіх транспортних засобів зі швидкістю (км/год), що перевищує зазначену на знаку. Належить до групи заборонних знаків. Встановлюється на початку ділянки дороги, на котрій запроваджено обмеження швидкості руху. Застосовується для запровадження на ділянці дороги іншої (меншої за значенням) максимальної швидкості, ніж на попередній ділянці.

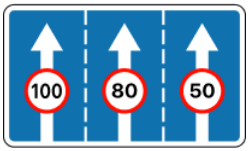
3.29

При обмеженні швидкості руху на небезпечних ділянках дороги (небезпечні повороти, ділянки з недостатньою видимістю, місця звуження дороги тощо) зона дії

знака 3.29 визначається довжиною небезпечної ділянки. На інших ділянках зона дії знака поширюється від місця встановлення знака до найближчого перехрестя, а в населеному пункті за відсутності перехрестя – до кінця населеного пункту. Він може бути повторно встановлений після закінчення населеного пункту або безпосередньо за перехрестям у разі необхідності зберегти обмеження, котре було введене знаком, що був встановлений до перехрестя або кінця населеного пункту.

При необхідності зона дії знака 3.29 може бути зменшена встановленням у кінці зони дії знака 3.29 «Кінець зони обмеження максимальної швидкості» або застосуванням таблички 7.2.1 «Зона дії», а також встановленням знаку 3.29 з іншим значенням (меншим за значенням) максимальної швидкості руху. Таку дорожню ситуацію можна зустріти, наприклад, при так званому ступінчастому обмеженні швидкості, яке застосовується у випадку, коли обмеження швидкості, що вводиться, більш ніж на 20 км/год відрізняється від допустимої швидкості на попередній ділянці. При ступінчастому обмеженні швидкості послідовно встановлюються знаки 3.29 на відстані біля 150 м один від одного.

**745. «Обме́ження максима́льної шви́дкості на рі́зних сму́гах ру́ху»** – дорожній знак 5.26, котрий із зображенням знака 3.29 встановлює максимальну швидкість на смугах руху. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється на початку ділянки дороги, на котрій встановлено відповідні швидкісні обмеження.



5.26

Для обмеження швидкості руху до безпечної з врахуванням існуючих дорожніх умов (наприклад, наявності чи відсутності огорожі, що відділяє тротуари від проїзної частини, загрози падіння будівельних матеріалів з шляхопроводу, моста чи естакади та ін.) можуть встановлюватися *різні швидкісні режими на кожній смузі руху* в залежності від її віддаленості від пішохідних доріжок, тротуарів населеного пункту з пішоходами, місць їх виходу зі станцій метро, зупинок маршрутних транспортних засобів тощо.

4.12

**746. «Обме́ження мініма́льної шви́дкості»** – дорожній знак 4.12, котрий вказує на те, що на дорозі або окремій смузі проїзної частини рух дозволено лише із зазначеною або більшою швидкістю. Належить до групи наказових знаків. Встановлюється безпосередньо перед зазначеними ділянками доріг.

Якщо необхідно дозволити рух транспортних засобів із зазначеною або більшою швидкістю окремою смугою, то знак 4.12 застосовується разом з табличкою 7.9 «Смуга руху». Дія знака 4.12 поширюється до найближчого перехрестя або до знака 4.13 «Кінець обмеження мінімальної швидкості». Транспортним засобам, які не можуть рухатися зі швидкістю, встановленою на знаку і більшою, в'їзд у межі дії знака 4.12 заборонений.

**747. Обме́ження пересува́ння осо́би чи тра́нспортного за́собу а́бо факти́чного володі́ння рі́ччю** (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) – поліція уповноважена затримувати особу на підставах, у порядку та на строки, визначені Конституцією України, Кримінальним процесуальним кодексом України та Кодексом України про адміністративні правопорушення, а також іншими законами України. Відлік часу утримання затриманої фізичної особи в спеціально відведених для цього приміщеннях рахується *з моменту її фактичного затримання*. У випадках, визначених частиною другою статті 37 ЗУ «Про Національну поліцію», поліцейські повинні негайно викликати медичних працівників до місця фактичного знаходження таких осіб, а також, за можливості, поінформувати членів сім'ї.

Поліцейський може тимчасово обмежити фактичне володіння річчю або пересування транспортного засобу для запобігання небезпеці, якщо є достатні підстави вважати, що річ або транспортний засіб можуть бути використані особою з метою посягання на своє життя і здоров'я або на життя чи здоров'я іншої людини, або пошкодження чужої речі. На вимогу особи поліцейський зобов'язаний повідомити про причини застосування ним відповідних заходів.

Обмеження фактичного володіння річчю здійснюється на підставах та в порядку, визначених Кримінальним

процесуальним кодексом України та Кодексом України про адміністративні правопорушення.

Обмеження фактичного володіння річчю здійснюється шляхом вилучення речі в її фактичного володільця, обмеження її перенесення або перевезення. Поліцейський зобов'язаний у письмовій формі повідомити свого керівника про тимчасове обмеження фактичного володіння річчю особи, а також зобов'язаний скласти протокол про здійснення тимчасового обмеження фактичного володіння річчю та вручити протокол цій особі.

Тимчасове обмеження пересування особи та перенесення або перевезення речі негайно припиняється, якщо немає необхідності здійснювати такий захід.

7.20

**748. «Обме́ження по температу́рі»** – табличка 7.20 до дорожніх знаків, котра може застосовуватися разом із знаками 3.15 «Рух транспортних засобів, маса яких перевищує … т, заборонено» та 3.16 «Рух транспортних засобів, навантаження на вісь яких перевищує … т, заборонено» і має на меті попередження руйнування великоваговими транспортними засобами асфальтового покриття дороги при високій температурі навколишнього середовища (смолянисті матеріали, які входять до складу асфальту, при температурі >28°C починають плавитися, що призводить до утворення на проїзній частині небезпечних для руху напливів, канав на поверхні дорожньої сорочки тощо). Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Використовується разом із вище зазначеними знаками.

7.19

**749. «Обме́ження трива́лості стоя́нки»** – табличка 7.19 до дорожніх знаків, котра вказує на максимально допустиму тривалість перебування транспортних засобів на стоянці. Належить до групи табличок до дорожніх знаків. Може застосовуватись лише разом зі знаками 5.42.1–5.42.2 «Місце для стоянки» та 5.43 «Зона стоянки».

**750. Обмі́нне перелива́ння кро́ві** (*мед.*) (*абрев.* ОПК) – це метод, при якому одночасно з переливанням донорської крові проводиться ексфузія власної крові реципієнта.

**751. Обморо́ження** (*мед.*) – це місцеве ураження тканин під впливом низької температури. Обмороженню часто

піддаються відкриті ділянки пальців обох верхніх кінцівок, вуха, ніс, а також і нижніх кінцівок при тісному чи мокрому взутті. При дії холоду на організм останній реагує рефлекторним звуженням периферійних судин, що призводить до відтоку крові від периферії в напрямку внутрішніх органів. Діючи безпосередньо на тканини, холод викликає зниження їх температури і порушення в них обміну речовин. О. трапляється, наприклад, при керуванні мототранспортними засобами взимку, за наявності вітру, при низьких температурах ранньою весною чи пізньою осінню, особливо під час дощу, тощо.

**752. Оборо́тний рейс** – рух автобуса від початкової до кінцевої зупинки маршруту і у зворотньому напрямку до початкової зупинки.

**753. О́бсяг переве́зень** (*вантажу*) – кількість вантажу, перевезеного або заявленого вантажовідправником і прийнятого перевізником для доставки одержувачу (в тоннах).

**754. Оглядо́вість** (*за визначенням ПДР*) – об'єктивна можливість бачити дорожню обстановку з місця водія.

**755. Оде́ржувач небезпе́чного вантажу́** – зазначена в перевізних документах юридична (резидент, нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка одержує небезпечний вантаж від перевізника.

**756. «Одноколі́йна залізни́ця»** – дорожній знак 1.29, котрий попереджає водіїв про те, що на їхньому шляху розташований необладнаний шлагбаумом залізничний переїзд через залізницю з однією колією. Належить до групи попереджувальних знаків. Про порядок встановлення знаку див. ст. *Залізничний переїзд без шлагбауму*.

1.29

**757. Односторо́нній рух** – рух транспортних засобів здійснюється по всій ширині проїзної частини лише в одному напрямку. Використовується як спосіб регулювання дорожнього руху.

5.5

О.р. може постійно вводитися і на певні проміжки часу, а також не для всіх транспортних засобів. Наприклад, автобуси, тролейбуси, маршрутні таксі, що рухаються

встановленими маршрутами на дорогах з О. р., можуть здійснювати зустрічний рух.

Дороги з О.р. мають такі переваги: 1) зменшується кількість конфліктів між водіями транспортних засобів, а також водіями та пішоходами; 2) виключаються конфлікти, типові для зустрічних потоків транспорту; 3) зменшується кількість конфліктів між автомобілями, що рухаються в одному напрямку; 4) стає менш небезпечним маневрування для стоянки; 5) виключається засліплення водіїв світлом фар; 6) вирівнюються швидкості руху транспортного потоку; 7) ефективно використовуються всі смуги руху. Існує три типи доріг з О.р. Найбільш поширений тип – дороги з постійним напрямком О.р., другий – дороги зі змінним напрямом О. р., третій – дороги з О.р. в години пік і двостороннім рухом в інший час.

Дорога з О.р. виділяється дорожніми знаками 5.5 «Дорога з одностороннім рухом», 5.6 «Кінець дороги з одностороннім рухом», 5.7.1, 5.7.2 «Виїзд на дорогу з одностороннім рухом», а також рух в одному напрямку здійснюється на дорогах, позначених знаками 5.8 «Дорога зі смугою для маршрутних транспортних засобів», 5.9 «Кінець дороги із смугою для руху маршрутних транспортних засобів», а також 5.10.1-5.10.4 «Виїзд на дорогу із смугою для руху маршрутних транспортних засобів».

7.12

**758. «Ожеле́диця»** – табличка 7.12 до дорожніх знаків, котра означає, що дія знака поширюється тільки на зимовий період часу, коли проїзна частина може бути слизькою. Застосовується із знаками 1.13 «Слизька дорога», 1.38 «Затори в дорожньому русі», 1.39 «Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)», 3.1 «Рух заборонено», 3.2 «Рух механічних транспортних засобів заборонено», 3.3 «Рух вантажних автомобілів заборонено», 3.4 «Рух з причепом заборонено», 3.6 «Рух мотоциклів заборонено», 3.7 «Рух на мопедах заборонено», 3.8 «Рух на велосипедах заборонено», 3.9 «Рух пішоходів заборонено», 3.10 «Рух з ручними візками заборонено», 3.11 «Рух гужових возів заборонено», 3.12 «Рух транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, заборонено», 3.13 «Рух

транспортних засобів, що перевозять вибухові та легкозаймисті вантажі, заборонено», 3.14 «Рух транспортних засобів, що перевозять речовини, які забруднюють воду, заборонено», 3.25 «Обгін заборонено», 3.27 «Обгін вантажним автомобілям заборонено», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості» і 4.21 «Рух із застосуванням ланцюгів проти ковзання». Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків.

Завдяки цій табличці і відповідним знакам водії та інші учасники дорожнього руху повинні завчасно вживати додаткових заходів безпеки (наприклад, застосовувати ланцюги проти ковзання, збільшувати оберти двигуна на низькій передачі (рух на низькій швидкості) для уникнення припинення його роботи чи занесення автомобіля, утримання від обгонів, заборона руху визначеним категоріям транспортних засобів, які перевозять небезпечний вантаж, тощо) з метою уникнення аварійних ситуацій на таких ділянках дороги та створення загрози для населення. Застосовується разом із вищезазначеними дорожніми знаками.

**759. Ожирі́ння (водія́)** (*мед.*) – захворювання, що характеризується надлишковим відкладенням жиру в підшкірній клітковині та інших тканинах організму, а також перевищенням нормальної (ідеальної) маси тіла людини на 20 % і вище. О. у водіїв в багатьох випадках спричинюється сидячим способом професійної діяльності (перебування тривалий час впродовж робочої зміни / робочого дня за кермом транспортного засобу). Тому водіям рекомендовано робити, за можливості, короткочасні перерви у роботі, заповнювати їх фізичними вправами (виконувати нахили тулуба, присідання, махи руками, ногами тощо).

**760. Озна́ки алкого́льного сп'яні́ння** (*мед.*) – запах алкоголю з порожнини рота; порушення координації рухів; порушення мови; виражене тремтіння пальців рук; різка зміна забарвлення шкірного покриву обличчя; поведінка, що не відповідає обстановці.

**761. Озна́ки наркоти́чного чи і́ншого сп'яні́ння а́бо перебува́ння під впли́вом лі́карських препара́тів, що зни́жують ува́гу та шви́дкість реа́кції** (*мед.*) – наявність

однієї чи декількох ознак стану алкогольного сп'яніння (крім запаху алкоголю з порожнини рота); звужені чи дуже розширені зіниці, які не реагують на світло; сповільненість або навпаки підвищена жвавість чи рухливість ходи, мови; почервоніння обличчя або неприродна блідість.

**762. Операти́вні тра́нспортні за́соби** (*поліц.*) – штатна група службових транспортних засобів, призначених для виконання органами поліції оперативних завдань.

**763. Опера́ція** (*мед.*) (*лат. operatio* – дія) – лікувально-діагностичний захід, пов'язаний із травмуванням органів чи тканин хворого організму з метою усунення причин хворобливого стану. Синонім – оперативне втручання.

**764. Опи́тування осо́би** (*ЗУ «Про Національну поліцію»*) (*юрид.*) – поліцейський може опитати особу, якщо існує достатньо підстав вважати, що вона володіє інформацією, необхідною для виконання поліцейських повноважень. Для опитування поліцейський може запросити особу до поліцейського приміщення. Надання особою інформації є добровільним. Особа може відмовитися від надання інформації. Проведення опитування неповнолітніх допускається тільки за участю батьків (одного з них), іншого законного представника або педагога. Перед проведенням опитування особи поліцейський роз'яснює їй підстави та мету застосування поліцейського заходу, якщо це не перешкодить виконанню поліцією повноважень, покладених на неї цим Законом.

**765. О́пік** (*мед.*) – ушкодження тканин шкіри або слизових оболонок (часто з оточуючими тканинами) внаслідок місцевого впливу на них високої температури (термічний опік), хімічно активних речовин (хімічний опік), або таких фізико-хімічних факторів, як електричний струм і радіоактивне випромінення (електричний і променевий опіки).

**766. О́пік електри́чний** (*мед.*) – опік, що виклик після проходження через тканину електричного струму значної сили та напруги й характеризується великою глибиною ураження.

**767. О́пік променево́й** (світлови́й) (*мед.*) – термічний опік унаслідок дії іонізуючого випромінювання

(інтенсивного світлового випромінювання), наприклад, при ядерному вибуху.

**768. О́пік со́нячний** (*мед.*) – опік шкіри внаслідок впливу сонячного випромінювання.

**769. О́пік терм́ічний** (*мед.*) – опік, спричинений впливом джерел тепла, наприклад, полум'ям, гарячою рідиною, розжареними предметами. Термічний опік, зумовлений впливом гарячої рідини або пари, називають *обварюванням*.

**770. О́пік хім́ічний** (*мед.*) – травмування внаслідок контакту з деякими хімічними речовинами та сполуками. О.х. може бути спричинений впливом, наприклад, кислот, лугів.

**771. Оптима́льності при́нцип** (*мед.*) (*лат. optimus* – найкращий) – пов'язує мету надання медичної допомоги (лікувальних послуг) й засоби її досягнення при рятуванні життя або забезпеченні здоров'я при лікуванні хворого.

**772. О́ргани вну́трішніх спра́в Украї́ни** (ОВС) – це єдина система правозахисних органів державної виконавчої влади, що підпорядковуються Міністру внутрішніх справ України, на які Конституцією України і законами України покладені функції забезпечення законності та правопорядку, громадської безпеки та контролю за окремими сферами соціальної організації суспільства, захисту від протиправних посягань на життя, здоров'я, права та свободи громадян, власність, природне середовище, інтереси суспільства та держави. До ОВС відноситься Національна поліція України, Національна гвардія України, Державна міграційна служба України, Державна прикордонна служба України, Державна служба України з надзвичайних ситуацій.

**773. О́ргани чуття́** *(анат.)* – спеціалізовані органи, які здійснюють сприймання (аналіз і синтез) подразнень, що їх дістає організм людини чи тварини із зовнішнього середовища (органи зору, слуху, смаку, нюху, дотику, рухових та інших відчуттів). О.ч. є периферичними відділами відповідних аналізаторів. Належне функціонування О.ч. має важливе значення для професії водія (забезпечення

безпечного керування транспортним засобом, запобігання створенню аварійних ситуацій тощо).

**774. Організа́ція осві́тнього проце́су** (*з підготовки водіїв*) – цілеспрямована діяльність учасників навчального процесу на етапах планування, реалізації та аналізу виконання освітньо-професійної програми підготовки фахівців і контролю якості знань. Наприклад, організація освітнього процесу з підготовки водіїв транспортних засобів певної категорії у закладі професійної освіти потребує підбору відповідних атестованих викладачів, навчальних класів, інструкторів з водіння, забезпеченість навчальними автомобілями та їх обладнання згідно чинних вимог розпізнавальними знаками, додатковими педалями з боку інструктора, дзеркалами заднього виду тощо.

**775. Органі́зм люди́ни** (*анат.*) – сукупність тілесних (соматичних) і фізіологічних систем: нервової, серцево-судинної, кровообігу, травлення, дихання, сенсорної, опорно-рухової та ін.

**776. Ортостати́чний колапс** (*мед.*) – різке зниження артеріального тиску в разі зміни положення тіла людини (пацієнта) з горизонтального на вертикальне.

**777. Оса́нка (поста́ва) (водія, пасажира, пішохода)** (*анат.*) – звичне положення тіла людини (дитини) при сидінні, стоянні, ходьбі, яке набувається під впливом умов виховання й життя. При правильній поставі голова й тулуб займають пряме положення, плечі трохи опущені й дещо відведені назад, груди виставлені вперед, а живіт трохи підтягнутий. Погана постава може привести до несприятливих змін в організмі й погіршення здоров'я. Людині необхідно постійно слідкувати за тим, щоб постава була правильною у всіх відношеннях. Формування постави залежить також від умілого поєднання занять фізичними вправами із суворим гігієнічним режимом.

При посадці водія в автомобіль необхідно правильно відрегулювати сидіння у відповідності до своїх антропометричних розмірів тіла для забезпечення зручного положення щодо надійного керування транспортним засобом, меншого навантаження на хребет, збільшення оглядовості з місця

водія та з метою зменшення його втоми. З метою забезпечення безпеки дітей під час руху у транспортному засобі використовуються різного роду дитячі утримуючі системи.

**778. Осві́тній (педагогі́чний, навча́льно-виховни́й) проце́с** (*підготовки водіїв*) – система організації навчально-виховної діяльності, в основі якої – 1) органічна єдність і взаємозв'язок викладання й учіння; спрямована на досягнення цілей навчання й виховання; 2) цілеспрямована, свідомо організована, динамічна взаємодія викладачів і курсантів (студентів, слухачів), у процесі котрої вирішуються суспільно необхідні завдання освіти й гармонійного виховання. Освітній процес – цілісний процес, що органічно поєднує навчання, виховання та розвиток курсантів (студентів). Визначається навчальними планами, навчальними програмами, а також планами виховної роботи відповідних навчальних закладів, включає всі види обов'язкових навчальних занять (уроки, лекції, семінари, лабораторні заняття, навчальну і виробничу практику) і позакласної (позааудиторної) роботи курсантів у кожному навчальному закладі має специфічні особливості й організується відповідно до його типу й профілю, до форми навчання (денної, вечірньої, заочної та ін.), а також до системи навчання (класно-урочній, аудиторно-групової, курсової, предметної), яка також встановлюється залежно від типу навчального закладу й форми навчання. Компоненти освітнього процесу: мета, завдання, зміст, методи, засоби й форми взаємодії викладачів і курсантів (студентів, слухачів), результат. Свою специфіку має освітній процес підготовки кандидатів у водії у різних закладах освіти (автошкола, ТСОУ, ПТУ, коледж, ЗВО тощо).

**779. Осві́тній проце́с у ЗВО МВС Украї́ни** (*з підготовки курсантів, студентів, слухачів*) – система науково обґрунтованих організаційних, методичних, дидактичних і виховних заходів, спрямованих на реалізацію змісту освіти на певному освітньо-кваліфікаційному рівні відповідно до стандартів вищої освіти.

**780. Осми́слення навча́льного матеріа́лу** (*кандидатами у водії*) – процес розумової діяльності, спрямованої на розкриття істотних ознак, якостей предметів і явищ та

формулювання теоретичних понять, ідей, законів. Він включає такі розумові операції: а) аналіз властивостей, ознак предметів і явищ, одержаних внаслідок їх безпосереднього сприймання та зафіксованих в уявленнях, з точки зору значимості для розкриття суті цих предметів і явищ; б) логічне групування (систематизація) істотних і неістотних ознак та властивостей явищ, предметів, інформації в цілому; в) «мисленне» осягнення суті (причин і наслідків) предметів та явищ й формулювання узагальнених ідей, висновків, понять, законів тощо; г) перевірка обґрунтованості і правильності висновків. Осмислення навчального матеріалу – це вкладання у сприйняту інформацію певного смислу, встановлення зв'язків між фактами, даними власних спостережень і висновків.

О.н.м. з Правил та безпеки дорожнього руху відіграє важливу роль у процесі підготовки водіїв.

**781. Осо́ба, осо́бистість** (*як учасник дорожнього руху*) – 1) стійка система соціально значимих рис, що характеризують індивіда як члена того чи іншого суспільства або спільності; у широкому розумінні – конкретна, цілісна людська індивідуальність у єдності її природних і соціальних якостей; 2) у вужчому, філософському розумінні – індивід як суб'єкт соціальної діяльності, властивості якого детерміновані конкретно-історичними умовами життя суспільства.

Поняття «особистість» не слід цілком ототожнювати з поняттям «*індивід*» (одиночний представник людського роду) та «*індивідуальність*» (сукупність рис, що відрізняють даного індивіда від усіх інших). З точки зору педагогіки і психології особистість – це певне поєднання психічних (включаючи психофізіологічні і соціально-психологічні) властивостей: спрямованості (потреби, мотиви, інтереси, світогляд, переконання тощо), рис темпераменту й характеру, здібностей, особливостей психічних процесів (відчуття, сприймання, пам'яті, мислення, уяви, уваги, емоційно-вольової сфери).

Рівень сформованості особи, особистості, її культури водіння транспортного засобу чи дотримання пішоходами Правил дорожнього руху відіграють важливу роль у забезпеченні безпеки дорожнього руху.

**782. Осо́ба, яка́ ру́хається в кріслі коліс́ному** (*за визначенням ПДР*) – особа з інвалідністю або особа, яка відноситься до інших маломобільних груп населення і самостійно рухається на дорозі в кріслі колісному.

**783. Осо́би, відповіда́льність яки́х застрахо́вана** (*страхування*) – визначені в договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності особи, цивільно-правова відповідальність яких застрахована згідно з цим договором, або, залежно від умов договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, будь-які особи, що експлуатують забезпечений транспортний засіб.

**784. «Осо́би з інвалі́дністю»** – табличка 7.17 до дорожніх знаків, котра застосовується із знаками 5.42.1, 5.42.2 і 5.43 «Місце для стоянки» для позначення місця (або спеціально відведеної частини майданчика) для стоянки транспортних засобів, на яких установлено розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю» відповідно до вимог цих Правил. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Встановлюється на одній опорі із вище зазначеними знаками. Може вказуватися кількість місць, відведених для цієї категорії учасників дорожнього руху.

7.17

Розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю»

Табличка 7.17 «Особи з інвалідністю» застосовується зі знаками 5.42.1–5.42.2 і 5.43 «Місце для стоянки» (рис. 1) та вказує, що майданчик для стоянки (або спеціально відведена її частина) призначається для стоянки транспортних засобів (мотоколясок і автомобілів), на котрих встановлено розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю» і якими керують особи з інвалідністю.

5.42.1 5.42.2 5.43

**Рис. 1.** *Дорожні знак 5.42.1, 5.42.2 і 5.43. На фото – приклад застосування таблички 7.17 разом зі знаком 5.43*

1.35

**Рис. 2.** *Дорожня розмітка 1.35*

Спеціальне виділене місце для стоянки (знаки 5.42.1–5.42.2 та 5.43) транспортних засобів осіб з інвалідністю може позначатися дорожньою розміткою 1.35 відповідно до вимог ДСТУ 2587:2010 (рис. 2).

**785. Осо́би, які́ зобов'я́зані надава́ти домеди́чну допомо́гу люди́ні у невідкла́дному ста́ні** – рятувальники аварійно-рятувальних служб, працівники державної пожежної охорони, поліцейські, фармацевтичні працівники, провідники пасажирських вагонів, бортпровідники та інші особи, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти практичними навичками надання домедичної допомоги (див. статтю 12 Закону України «Про екстрену медичну допомогу»).

Домедична підготовка є також обов'язковою складовою частиною підготовки водія.

**786. «Острів'е́ць безпе́ки»** – табличка 7.25 до дорожніх знаків, котра застосовується для інформування водіїв про наявність попереду острівця безпеки і звуження ширини проїзної частини. Табличка встановлюється із знаками 1.39 «Аварійно-небезпечна ділянка (інша небезпека)», 1.41 «Місце (ділянка) концентрації дорожньо-транспортної пригоди», 1.5.1–1.5.3 «Звуження дороги», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», 5.33 «Рекомендована швидкість» (рис. 1). Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків.

7.25

Табличка 7.25 позначає острівець безпеки – технічний засіб регулювання дорожнього руху на наземних пішохідних переходах, конструктивно виділений над проїзною частиною дороги та призначений як захисний елемент для зупинки пішоходів під час переходу проїзної частини дороги. До острівця безпеки належить частина розділювальної смуги, через яку пролягає пішохідний перехід (фото 1).

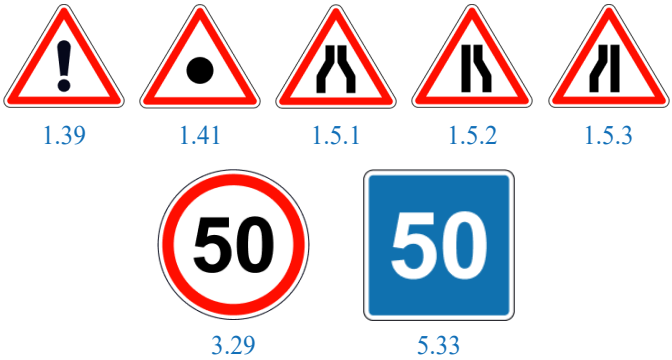



**Рис. 1.** *Табличка 7.25 використовується разом із знаками 1.39, 1.41, 1.5.1–1.5.3, 3.29, 5.33*

**Фото 1.** *Приклади острівців безпеки*

**787. Острів'е́ць безпе́ки** (*за визначенням ПДР*) – технічний засіб регулювання дорожнього руху на наземних пішохідних переходах, конструктивно виділений над проїзною частиною дороги та призначений як захисний елемент для зупинки пішоходів під час переходу проїзної частини дороги. До острівця безпеки належить частина розділювальної смуги, через яку пролягає пішохідний перехід.

**788. Оти́т** (*мед.*) – запалення вуха. Функція слуху має важливе значення у професійній діяльності водія. О. може трапилися при їзді на мототранспортних засобах без мотошолома, з відкритими вікнами в легковому чи вантажному автомобілях.

**789. Отру́єння** (*мед.*) – захворювання чи інші розлади життєдіяльності організму (інтоксикація), котрі спричинені дією отрути чи токсичних речовин при потраплянні до нього ззовні і не можуть бути знешкодженими внутрішніми силами організму. Також *під отруєнням розуміють* дію, яка викликала таке захворювання чи зумовила критичний стан організму внаслідок порушень його функцій (наприклад, вбивство чи самогубство за допомогою отрути).

**790. Отру́та** – речовини мінерального чи органічного походження, які діють на окремі органи чи тканини організму людини (кров, травну, нервову системи, шкіру тощо) і завдають шкоди загальному обмінові речовин; речовини, які здатні при впливі на живий організм викликати раптове порушення нормальної життєдіяльності – отруєння або смерть. До отруйних речовин відносять антифриз, який використовують в системі охолодження ДВЗ транспортних засобів, етильований бензин, сірчана кислота та ін.

## П

**791. «Па́горб»** – дорожній знак 1.11, котрий вказує про наближення до ділянки дороги з буграми, напливами чи неплавним стикуванням конструкцій мостів. Знак також може застосовуватися перед штучно створюваними буграми у місцях, де необхідно примусово обмежити швидкість руху транспортних засобів (небезпечні виїзди з прилеглих територій, місця з інтенсивним рухом дітей через дорогу тощо).

1.11

Знак встановлюється на дорогах при наявності пагорбів, «горбатих» мостів або неплавних стикуваннях їх конструкцій, а також перед штучним створюваними підвищеннями проїзної частини в місцях, де необхідно примусово знизити швидкість. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється поза межами населених пунктів на відстані 150–300 м, у населених пунктах – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. У разі потреби

знак встановлюється і на іншій відстані, яка зазначається на табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

У відповідності до ДСТУ 4123:2006 «Безпека дорожнього руху. Пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулицях і дорогах. Загальні технічні вимоги» засоби у вигляді настилів застосовується для примусового зменшення швидкості руху транспортних засобів перед пішохідними переходами, біля дитячих, навчальних та спортивних споруд за погодженням з Управління патрульної поліції України в Криму, областях, містах Києва та Севастополі.

Зазначеним ДСТУ передбачено застосування двох типів настилів «лежачий поліцейський» на смузі руху:

– прямокутної форми – висотою 100 мм, шириною в основі 1500 мм і з ухилом площини відносно основи 1:5;

– у формі напівсферичного брусу висотою 100 мм з основою 2000 мм.

У відповідності до вимог цього нормативного документу настили повинні застосовуватися у кількості не менше 3 штук і розміщуватися на відстані 5–6 м один від одного. Перший настил по ходу руху повинен встановлюватися поза населеними пунктами на відстані 150 м, у населених пунктах – на відстані 50 м від небезпечної ділянки. Для їх зорового сприйняття настили повинні бути пофарбовані у жовтий колір.

Згідно з вимогами згаданого вище ДСТУ у місцях, які передують застосуванню елементів примусового зниження швидкості руху, встановлюються дорожні знаки 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» відповідно до ДСТУ 4100:2014, що регламентує вимоги до встановлення дорожніх знаків.

**792. «Падíння камíння»** – дорожній знак 1.16, котрий інформує учасників руху про те, що на їхньому шляху є ділянка дороги, на якій можливі обвали гірської породи, зсуви ґрунту, сходження снігових лавин, падіння каміння, селеві потоки тощо. Належить до групи попереджувальних знаків. Встановлюється відповідно до перелічених небезпечних ділянок доріг – поза межами населених пунктів

1.16

на відстані 150–300 м, у населених пунктах – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. У разі потреби знак встановлюється і на іншій відстані, яка зазначається на табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

У разі необхідності попередження водіїв про протяжність (довжину) небезпечної ділянки під знаком 1.16 може встановлюватись табличка 7.2.1 «Зона дії».

**793. Пакетува́ння** – формування та скріплення вантажів в укрупнене вантажне місце, яке забезпечує при доставці у встановлених умовах їхню цілість, збереження та дозволяє механізувати вантажно-розвантажувальні та складські роботи.

**794. Па́ливна економі́чність тра́нспортного за́собу** – характеризується кількістю палива, витраченого на ділянці шляху (звичайно л/100 км) і кількістю палива, витраченого на одиницю транспортної роботи (звичайно г/т х км). Паливна економічність транспортного засобу визначається *потужністю*, що розвивається двигуном, його технічним станом в цілому та характеристиками трансмісії, втратами на тертя в ній, завантаженням транспортного засобу, режимом руху (рівномірний або нерівномірний), кваліфікацією водія, дорожніми умовами та деякими іншими чинниками.

**795. Па́мороки** (*мед.*) – перехідний стан до непритомності через раптову недостатність кровонаповнення мозку.

**796. Па́м'ять** (*псих.*) – 1) здатність людини фіксувати, зберігати і відтворювати інформацію, досвід (знання, навички, вміння, звички); один з основних пізнавальних процесів, що включає закріплення, збереження і відтворення людиною її попереднього досвіду.

Пам'ять є інформаційною основою всіх психічних процесів. За *характером домінуючої психічної активності* в діяльності людини пам'ять поділяється на моторну, емоційну, образну і словесно-логічну; *за тривалістю* – на короткочасну і довгочасну. Вимоги практики привели до виділення *оперативної пам'яті*, що обслуговує поточну діяльність людини. *Основними процесами пам'яті* є запам'ятовування, відтворення й забування.

Запам'ятовування буває мимовільним і довільним. Те саме стосується й відтворення.

Забування буває тривалим і тимчасовим. Пам'ять слід тренувати з раннього дитинства. Є чимало способів тренування: розподіл повторень, чергування запам'ятовування з пригадуванням, урізноманітнювання тренувальних навантажень, використання мнемонічних засобів розв'язання інтелектуальних задач тощо.

Пам'ять має важливе значення у процесі підготовки водії для запам'ятовування значного обсягу інформації при вивченні навчальних предметів, а також оперативного використання її при практичному керування транспортним засобом.

**797. Па́м'ять емоці́йна** (водія́) (*псих.*) – це пам'ять людини на емоції та почуття. П.е. водія полягає у здатності особи запам'ятовувати та відтворювати свої внутрішні переживання, виражати своє ставлення до навколишньої дійсності. Як відомо, емоції сигналізують про стан задоволеності потреб та інтересів людини, віддзеркалюють її стосунки з матеріальним світом та іншими людьми (суспільством). Тому П.е. займає важливе місце не тільки в житті індивіда, а й в професійній діяльності водія.

Вторинні (відтворені) почуття особи можуть значно відрізнятися від початкових. Це може виявлятися у зміні сили почуттів, їх змісту та характеру – за силою почуття з часом можуть бути сильнішими або слабшими за початкові. Так, горе та розпач водія (у випадку причетності до ДТП, завдання травми учаснику дорожнього руху, пошкодження ТЗ тощо) з часом змінюється смутком; сильна радість після складання іспиту з ПДР в ТСЦ МВС – спокійним задоволенням при керуванні власним ТЗ; раніше пережита образа через експлуатацію ТЗ членом сім'ї без дозволу власника автомобіля/мотоцикла може підсилюватися при кожній згадці про інцидент чи при зустрічі з цією особою; негативні емоції при спілкуванні з інспектором поліції (внаслідок порушення водієм ПДР) зростати до рівня страху при проїзді повз поста правоохоронців тощо.

З часом П.е. може змінюватися і впливати на зміст почуттів. Так, подія (напр., придбання автомобіля), яка була

зіпсована дрібними неприємностями (забруднення салону), з часом однаково згадується як значуща для власника транспортного засобу. На ранніх етапах розвитку особи П.е. носить умовно-рефлекторний характер, на вищих – є свідомою пам'яттю.

**798. Па́м'ять мото́рна** (водія́) (*псих.*) – запам'ятання, збереження і відтворення рухів, їхньої амплітуди, швидкості, темпу, послідовності.

Відтворення всіх цих сторін руху може здійснюватися або шляхом виконання *реальних рухів*, або у формі *рухових уявлень*. Моторна пам'ять відіграє важливу роль у формуванні й функціонуванні трудових, навчальних, побутових, спортивних та інших умінь і навичок. Моторна пам'ять функціонує за загальними з іншими видами пам'яті закономірностями – рухи є об'єктами мимовільного й довільного запам'ятання й відтворення; вони можуть запам'ятовуватися механічно й осмислено.

Має важливе значення при засвоєнні прийомів керування транспортним засобом (початок руху, гальмування, перемикання передач, користування світловими покажчиками поворотів тощо).

**799. Па́м'ять о́бразна** (водія́) (*псих.*) – вид пам'яті, який характеризується переважним використанням при запам'ятовуванні й відтворенні зорових, слухових та інших уявлень. Фізіологічною основою образної пам'яті є певне співвідношення двох сигнальних систем з досить високим розвитком першої сигнальної системи. Образна пам'ять значною мірою залежить від характеру діяльності людини й може бути розвинута у процесі вправ. Має важливе значення у процесі запам'ятовування теоретичних положень Правил дорожнього руху, дорожніх знаків, дорожньої розмітки, розпізнавальних знаків тощо.

**800. Па́м'ять операти́вна** (водія́) (*псих.*) – особливий тип пам'яті, функціонування якого побудовано на сполученні інформації, що надходить із довгочасної і короткочасної пам'яті під час розв'язання певного завдання. На відміну від феномена *короткочасної пам'яті*, що характеризується одномоментністю як запам'ятовування, так

і відтворення, оперативна пам'ять є досить тривалим і безперервним психічним процесом, у якому операції запам'ятання, збереження, відтворення й забування увесь час чергуються та переплітаються одна з одною.

У навчальній діяльності оперативна пам'ять ілюструється такими діями, як усна лічба й розв'язання різного роду проблемних завдань. Має важливе значення, зокрема, при відпрацюванні тестових завдань із застосуванням норм ПДР при підготовці до складанні іспиту з Правил дорожнього руху.

**801. Пáм'ять словéсно-логíчна** (водія́) (*псих.*) – один з основних видів пам'яті, котрий виражається у запам'ятовуванні думок, що закріплюються й відтворюються в словах. Словесно-логічна пам'ять – специфічно людський вид пам'яті на відміну від рухової, образної і емоційної, котра притаманна й тваринам. Словесно-логічна пам'ять нерозривно зв'язана з мисленням і мовою й розвивається в тісній взаємодії з їхнім розвитком. Правильне керівництво функціонуванням і розвитком словесно-логічної пам'яті у процесі навчання є необхідною умовою свідомого й міцного засвоєння значного обсягу знань з Правил та БДР курсантами (студентами). П.с.-л. має важливе значення для слухачів автошколи при усвідомленому сприйнятті ними норм ПДР і їх подальшого ефективного застосування на практиці, для правильного розуміння принципів роботи ДВЗ та інших систем і механізмів транспортного засобу в цілому, для впевненого застосування вмінь і навичок при наданні домедичної допомоги потерпілим в ДТП тощо.

**802. Пáм'ять слухова́** (водія́) (*псих.*) – один з різновидів образної пам'яті, при якій провідну роль у запам'ятовуванні й відтворенні відіграє слуховий аналізатор. Людина із слуховим типом пам'яті краще запам'ятовує сприйняте нею на слух. Утворення, закріплення й відтворення у пам'яті слухових уявлень відбувається найбільш успішно при активній діяльності людини з різними звуковими подразниками. Слухова пам'ять розвивається при заняттях такими видами діяльності, котрі вимагають точного слухового сприймання (наприклад, заняття музикою, співом,

фонетикою тощо). У житті найчастіше зустрічається змішаний слухо-руховий тип пам'яті. Має важливе значення для запам'ятовування кандидатами у водії на аудиторних заняттях змісту навчальних предметів при їх (слухачів) підготовці в автошколі, розуміння водіями порядку правильного керування роботою ДВЗ та належної експлуатації транспортного засобу в цілому за типовими звуками їх роботи, оперативного виявлення несправностей тощо.

Див. також *Пам'ять*.

**803. Па́ніка** (*під час ДТП, аварійної ситуації*) (*псих.*) – раптовий, нездоланний страх, сум'яття, яке охопило когось (зазвичай відразу багато людей), загальне хвилювання, переполох, спричинений цим страхом. Синонім: паніка масова.

**804. Парамéдик** – термін, котрий використовується переважно в США (в українській мові терміну парамедик відповідає *фельдшер*); з самого початку – медик (лікар, медсестра (медбрат) парашутно-десантних військ, спеціальних підрозділів; згодом – взагалі спеціаліст з середньою медичною освітою, котрий працює в службі швидкої медичної допомоги, аварійно-рятувальних і військових підрозділах та володіє навичками надання екстреної медичної допомоги на доклінічному етапі. В більш широкому значенні – взагалі медпрацівник із середньою медичною освітою – медсестра (медбрат), фельдшер, лаборант, фізіотерапевт, рентгенолог, дієтолог тощо. Парамедик надає першу, як правило, долікарську медичну допомогу потерпілим в результаті ДТП, аварії, пожежі, стихійного лиха, інших нещасних випадків, а також внаслідок виникнення гострого або загострення хронічного захворювання.

**805. Пара́метри комфо́ртності авто́буса** – конструктивні параметри автобуса, які визначають для пасажира комфортність поїздки.

**806. Пара́метри ма́си автомобі́ля** – це показники, котрі характеризують вагові параметри автомобіля: повна маса транспортного засобу, суха маса транспортного засобу, власна маса, вантажопідйомність, коефіцієнт використання маси.

**807. Пасажи́р** – особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участі у керуванні ним.

**808. Пасажи́р** (*за визначенням ПДР*) – особа, яка користується транспортним засобом і перебуває в ньому, але не причетна до керування ним.

**809. Пасажиромі́сткість** – передбачена технічною характеристикою транспортного засобу та визначена у реєстраційних документах кількість місць для перевезення пасажирів у транспортному засобі.

**810. Пасажиропото́к** – кількість осіб, які здійснюють проїзд за визначеним маршрутом або напрямком у певний проміжок часу.

**811. Пасажи́рські переве́зення** – перевезення пасажирів легковими автомобілями або автобусами.

**812. Па́спорт маршру́ту** – документ, що містить схему маршруту, розклад руху, таблицю вартості проїзду, графіки режимів праці та відпочинку водіїв тощо.

**813. Па́спорт стоя́нки та́кси** – документ, який містить інформацію про засоби облаштування стоянки, інформаційне забезпечення пасажирів, власника стоянки, схеми руху та правила надання послуг.

**814. Первѝнна хірургі́чна обро́бка (ПХО) ра́ни** (*мед.*) – хірургічна операція, виконувана пацієнтові за первинними показами, тобто з приводу прямих і безпосередніх наслідків травми, з дотриманням асептичних умов, при достатньому знеболюванні.

**815. Первѝнний о́гляд** (*мед.*) – визначена послідовність огляду постраждалого з одночасним усуненням станів, що загрожують його життю.

**816. Перева́га (в русі)** (*за визначенням ПДР*) – право на першочерговий рух стосовно інших учасників дорожнього руху.

**817. «Перева́га зу́стрічного ру́ху»** – дорожній знак 2.5, який забороняє в'їзд на вузьку ділянку дороги за наявності на ній або на протилежному під'їзді до нього зустрічних

транспортних засобів, котрим водій зобов'язаний дати дорогу. Належить до групи знаків пріоритету. Встановлюється безпосередньо перед вузькими ділянками доріг (мостами, шляхопроводами, тунелями тощо), де неможливий або небезпечний зустрічний роз'їзд транспортних засобів, при інтенсивності руху, що забезпечує саморегулювання зустрічного роз'їзду, з врахуванням видимості всієї ділянки та протилежного в'їзду на неї. З протилежного в'їзду на вузьку ділянку дороги, позначену знаком 2.5, встановлюється знак 2.6 «Перевага перед зустрічним рухом». На ділянках доріг із поздовжнім ухилом перевага має надаватися транспортним засобам, що рухаються на підйом.

2.5

Перед штучними спорудами, по яким здійснюється двосторонній рух, знак 2.5 встановлюється, коли ширина проїзду менше 6 м. За необхідності знак може встановлюватися попередньо з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

**818. «Перева́га пе́ред зу́стрічним ру́хом»** – дорожній знак 2.6, котрий вказує на вузьку ділянку дороги, при русі якою водій користується перевагою по відношенню до зустрічних транспортних засобів. Належить до групи знаків пріоритету. Застосовується і встановлюється так само, як і знак 2.5 «Перевага зустрічного руху».

2.6

Знак 2.6 застосовується для позначення вузької ділянки дороги, під час руху якою водій користується перевагою по відношенню до зустрічних транспортних засобів.

Знак 2.6 застосовується для організації руху в місцях, де неможливий або небезпечний одночасний зустрічний роз'їзд транспортних засобів (вузькі ділянки доріг, мости з шириною проїзної частини менше 6 м тощо), якщо інтенсивність руху забезпечує саморегулювання зустрічного роз'їзду і за умови видимості всієї вузької ділянки дороги та протилежного в'їзду на неї з кожного кінця вузької ділянки дороги.

На ділянках доріг з поздовжнім ухилом знак 2.6 застосовується таким чином, щоб перевага в русі надавалося транспортному засобу, який рухається на підйом. Знак 2.6 встановлюється безпосередньо перед вузькою ділянкою дороги з його протилежних кінців.

Перед штучними спорудами (мости, шляхопроводи тощо) знак 2.6 встановлюється, якщо ширина проїзду менше 6 м.

**819. Перева́жне пра́во (перева́га в ру́сі)** – право водія на першочерговий рух у визначеному (наміченому) напрямку стосовно інших водіїв.

До транспортних засобів, водії яких при виконанні невідкладного службового завдання мають П. п., відносяться автомобілі, що мають спеціальне пофарбування та обладнані спеціальним звуковим сигналом й проблисковим маячком синього та (або) червоного кольору. П. п. користуються водії транспортних засобів, що супроводжуються патрульними автомобілями або мотоциклами патрульної поліції із включеними спеціальними звуковими та (або) світловими сигналами.

Водії дорожніх машин та механізмів, обладнаних проблисковим маячком оранжевого кольору, у процесі виконання робіт також можуть отримувати П. п. проїзду.

В інших випадках водії можуть користуватися П. п. при проїзді ділянок доріг, позначених відповідними дорожніми знаками 2.5 «Перевага зустрічного руху», 2.6 «Перевага перед зустрічним рухом». На гірських дорогах, а також на ділянках, позначених дорожніми знаками 1.6 «Крутий підйом» та 1.7 «Крутий спуск», де зустрічний роз'їзд утруднений, водій транспортного засобу, що рухається на підйом, отримує П. п.

На інших ділянках доріг, де зустрічний роз'їзд утруднений перешкодою, П.п. має водій, що рухається вільною смугою. У всіх випадках інші водії зобов'язані дати дорогу транспортним засобам, які мають П. п. проїзду.

Дати дорогу – вимога, котра означає, що водій не повинен продовжувати або відновлювати рух, здійснювати будь-який маневр, якщо це може змусити інших водіїв гальмувати або змінити напрямок руху чи швидкість.

**820. Перева́нта́женість, перева́нта́ження** (водія́) (*психол.*) – надмірний ступінь зайнятості.

**821. Перево́зення вантажі́в** – переміщення вантажів з допомогою транспортних засобів. П.в. на автомобільних

дорогах здійснюється переважно вантажними автомобілями. Габарити автомобілів з вантажем або без вантажу не повинні перевищувати за висотою 4,0 м, за шириною – 2,6 м, за довжиною – 22 м, 25 м для маршрутних транспортних засобів або якщо вантаж виступає за задню точку габариту транспортного засобу більш ніж на 2 м. При перевезенні довгомірних та великовагових вантажів використовуються причепи та напівпричепи.

Для перевезення негабаритних та особливо великовагових вантажів необхідно мати дозвіл патрульної поліції за місцем отримання вантажу, дозвіл дорожньо-експлуатаційних, комунальних та інших організацій із зазначенням маршруту та часу руху, а якщо маршрут перетинає залізницю, то й дозвіл начальника дистанції колії залізниці.

Якщо вантаж виступає за габарити транспортного засобу спереду і ззаду більш ніж на 1 м або його крайня точка по ширині знаходиться на відстані понад 0,4 м від зовнішнього краю переднього або заднього габаритного ліхтаря, то такий вантаж необхідно позначити на всіх частинах, що виступають, щитками або прапорцями розміром 400х400 мм з нанесеними по діагоналі білими і червоними смугами, що чергуються (ширина – 50 мм), з обох боків щитка. На транспортному засобі, що здійснює перевезення великогабаритних, великовагових або небезпечних вантажів у світлий час доби незалежно від умов видимості має бути ввімкнене ближнє світло фар.

У темний час доби та в умовах недостатньої видимості частини вантажу, які виступають за габарити транспортного засобу, позначаються світлоповертальними елементами (пристосуваннями) і ліхтарями спереду білого і ззаду червоного кольору.

На транспортному засобі, що перевозить небезпечні вантажі відповідно до встановленого порядку, повинні бути встановлені спереду та ззаду спеціальні знаки (див. ст. *Розпізнавальні знаки*). На знаку наводяться відомості про небезпечний вантаж, що перевозиться (його умовне позначення), що призначені, зокрема, для рятувальних служб на випадок дорожньо-транспортної пригоди за участю транспортного засобу, що перевозить цей вантаж. Знання властивостей

небезпечного вантажу дозволяє обрати найбільш ефективні засоби і способи його нейтралізації, гасіння під час пожежі тощо, а також вжити необхідні заходи для забезпечення безпеки у районі події.

Перевезення вибухових, радіоактивних, легкозаймистих, сильнодіючих отруйних речовин та інших небезпечних вантажів, а також незнешкодженої тари після них проводиться відповідно до спеціальних інструкцій та правил. Дозвіл на П. в. особливої цінності чи небезпеки у разі потреби видається органами Національної поліції за місцем отримання вантажу.

При непередбаченій зупинці транспортного засобу з цінним або небезпечним вантажем у дорозі водій зобов'язаний повідомити про це найближчий підрозділ НПУ.

Правила дорожнього руху забороняють у населених пунктах проводити в період часу від 0 до 6 год завантажувальні та розвантажувальні роботи, що викликають шум.

Крім того, вантаж повинен бути розміщений і за необхідності закріплений на транспортному засобі так, щоб він не наражав на небезпеку пішоходів та інших учасників руху, не випадав і не волочився; не обмежував водієві оглядовість; не порушував стійкість транспортного засобу і не ускладнював керування транспортним засобом; не закривав зовнішні світлові прилади, у тому числі стоп-сигнали та покажчики поворотів, світлоповертальні пристрої, номерні та розпізнавальні знаки, а також сигнали, що подаються рукою; не створюючи шуму, не здіймав пилу, не забруднював проїзну частину та навколишнє середовище і не викликав інших незручностей.

**822. Перев́езення люд́ей** – рух (переміщення) людей за допомогою транспортних засобів. Правила дорожнього руху встановлюють певний порядок П.л.

Спеціально для П.л. призначені трамваї, тролейбуси, автобуси, проте Правила дозволяють П. л. також у вантажних автомобілях. Для цих цілей використовуються лише автомобілі з бортовими платформами.

В автомобілі, призначеному для перевезення людей, повинен бути поза кабіною легкознімний вогнегасник

місткістю не менше двох літрів, кузов обладнується сидіннями, закріпленими на відстані не менше ніж 30 см до верхнього краю бортів і 30–50 см від підлоги. Сидіння, розташовані вздовж заднього та бічних бортів, повинні мати міцні спинки.

Кількість пасажирів у кузові вантажного автомобіля не повинна перевищувати кількість обладнаних місць для сидіння, оскільки стояти в кузові або сидіти на борту під час руху категорично забороняється.

На вантажному автомобілі, не обладнаному для перевезення пасажирів, дозволяється перевозити тільки осіб, які супроводжують вантаж або їдуть за ним за умови, що вони забезпечені зручними місцями для сидіння нижче рівня борту, а вантаж не загрожує їхній безпеці. Прізвища цих осіб мають бути записані у дорожньому листі.

До П.л. у вантажному автомобілі допускаються найбільш дисципліновані та досвідчені водії, які мають стаж безперервної роботи на посаді водія не менше трьох років і посвідчення водія категорії «С» (при перевезенні до 8 пасажирів, крім водія) чи категорії «С» і «D» (при перевезенні більше 8 пасажирів, не рахуючи водія), для військових водіїв – не менше 6 місяців за наявності спеціального посвідчення.

Перед початком руху водієві необхідно переконатися в тому, що забезпечено умови безпечного перевезення та проінструктувати пасажирів про порядок посадки і висадки, попередивши їх, що стояти в кузові автомобіля, котрий рухається, заборонено.

Водії трамвая, тролейбуса та автобуса зобов'язані починати рух тільки із зачиненими дверима та не відкривати їх до повної зупинки.

Посадка та висадка пасажирів провадиться з боку тротуару, вулиці або узбіччя дороги чи з боку заднього борту вантажного автомобіля.

При перевезенні на вантажному автомобілі груп дітей водієві треба дотримуватися особливих запобіжних заходів; у кузові з дітьми старше 16 років має бути не менше двох дорослих для нагляду за їх поведінкою. Вантажні автомобілі та автобуси, в яких здійснюється перевезення дітей,

повинні бути обладнані відповідними розпізнавальними знаками та при посадці чи висадці до/з транспортного засобу – ввімкнені проблискові маячки оранжевого кольору та (або) аварійна світлова сигналізація, а у світлий час доби при русі, крім того, увімкнено ближнє світло фар. Розпізнавальні знаки встановлюються спереду та ззаду транспортного засобу так, щоб їх було добре видно всім учасникам дорожнього руху.

Швидкість вантажного автомобіля, у кузові якого перебувають люди (незалежно від кількості осіб), у населених пунктах і поза ними не має перевищувати 50 км/год.

П.л. забороняється: поза кабіною автомобіля-самоскида, автомобіля-цистерни, трактора та інших спеціалізованих автомобілів, самохідних машин та механізмів, конструкція яких не пристосована для перевезення людей, а також у кузові вантажного мотоцикла; на вантажному причепі (напівпричепі) та у причепі-дачі; на сидінні поруч із водієм, у візку мотоцикла й у мотоколясці понад кількість, передбаченого технічною характеристикою даного транспортного засобу; дітей, зріст яких менше 145 см, – у транспортному засобі, котрий обладнаний ременями безпеки, без використання дитячих утримуючих систем (бустерів), що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією цього транспортного засобу; на передньому сидінні легкового автомобіля – без використання зазначених дитячих утримуючих систем, і на задньому сидінні мотоцикла.

Дитячі утримуючі системи встановлюють на місцях для сидіння, крім першого ряду. Допускається перевозити дітей на передньому сидінні у спеціальних дитячих автомобільних сидіннях, що закріплюються відповідно до інструкції щодо їх застосування. У разі перевезення дитини віком до трьох років у легковому автомобілі на місці для сидіння першого ряду допускається встановлення дитячих утримуючих систем, які встановлюються проти напрямку руху з обов'язковим відключенням фронтальної подушки безпеки цього місця для сидіння (у разі її наявності).

**823. Перевéзення небезпéчних вантажíв** – діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення.

**824. Перевéзення організóваних груп дітéй** (*за визначенням ПДР*) – одночасне перевезення десяти і більше дітей з керівником, відповідальним за їх супроводження під час поїздки (на групу з тридцяти і більше дітей призначається додатково медичний працівник).

**825. Перевéзення пасажúрів в експрéсному режúмі рýху** – перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування, на якому є звичайний режим руху, з дотриманням зупинок, кількість яких за розкладом руху не перевищує 25 % кількості зупинок при звичайному режимі руху.

**826. Перевéзення пасажúрів легковúм автомобíлем на замóвлення** – перевезення пасажирів легковим автомобілем загального призначення, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожну послугу чи на обумовлений термін обслуговування, у якому визначають умови обслуговування, вартість послуги, термін її виконання та інші положення за домовленістю сторін.

**827. Перевéзення пасажúрів у звичáйному режúмі рýху** – перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування з дотриманням усіх зупинок, передбачених розкладом руху.

**828. Перевéзення пасажúрів у режúмі маршрýтного таксí** – перевезення пасажирів на міському чи приміському автобусному маршруті загального користування за розкладом руху, в якому визначається час відправлення автобусів з початкового та кінцевого пунктів маршруту з висадкою і посадкою пасажирів чи громадян на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не заборонено правилами дорожнього руху.

**829. Перев́ізник** – фізична або юридична особа – суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезень вантажів чи здійснює за власний кошт перевезення вантажів автомобільними транспортними засобами.

**830. Перев́ізник небезпе́чного вантажу́** – юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення небезпечного вантажу.

**831. Перев́ірка докуме́нтів осо́би** (*юрид.*) – поліцейський має право вимагати в особи пред'явлення нею документів, що посвідчують особу, та/або документів, що підтверджують відповідне право особи, у таких випадках: 1) якщо особа володіє зовнішніми ознаками, схожими на зовнішні ознаки особи, яка перебуває в розшуку, або безвісно зниклої особи; 2) якщо існує достатньо підстав вважати, що особа вчинила або має намір вчинити правопорушення; 3) якщо особа перебуває на території чи об'єкті із спеціальним режимом або в місці здійснення спеціального поліцейського контролю; 4) якщо в особи є зброя, боєприпаси, наркотичні засоби та інші речі, обіг яких обмежений або заборонений, або для зберігання, використання чи перевезення яких потрібен дозвіл, якщо встановити такі права іншим чином неможливо; 5) якщо особа перебуває в місці вчинення правопорушення або дорожньо-транспортної пригоди, іншої надзвичайної події; 6) якщо зовнішні ознаки особи чи транспортного засобу або дії особи дають достатні підстави вважати, що особа причетна до вчинення правопорушення, транспортний засіб може бути знаряддям чи об'єктом вчинення правопорушення.

**832. Перев́ірка техні́чного ста́ну тра́нспортного за́собу** – процес визначення відповідності транспортного засобу встановленим до конструкції і технічного стану вимогам.

**833. Перев'я́зка** (*мед.*) – процес накладення пов'язки на рану і лікувальні маніпуляції, котрі проводяться для її підготовки та об'єднуються під цим терміном.

**834. «Перегі́н худо́би»** – дорожній знак 1.35, який інформує учасників руху про наближення до ділянки

дороги, яка використовується для перегону худоби або проходить уздовж необгороджених пасовищ, скотних дворів, ферм тощо. Належить до групи попереджувальних знаків. Встановлюється поза межами населених пунктів на відстані 150–300 м, у населених пунктах – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. У разі потреби знак встановлюється і на іншій відстані, яка зазначається на табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

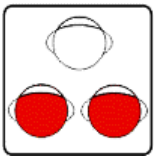
1.35

**835. Перегріва́ння** (учасника дорожнього руху) (*мед.*) – порушення процесів терморегуляції при дії на організм високих температур. Такий стан може настати при тривалому перебуванні учасників дорожнього руху на відкритій місцевості за сонячної спекотної погоди, у тому числі в закритому кузові легкового (вантажного) автомобіля.

**836. Пере́їзд для велосипеди́стів** – виділена розміткою 1.15 ділянка дороги чи вулиці, де проїзну частину перетинає доріжка для велосипедистів.

1.15

**837. Пере́їзна сигналіза́ція** (*залізнич.*) – загальна назва різних типів сигналізації, які застосовуються на переїздах залізниць: автоматична світлофорна сигналізація з автоматичними (напівавтоматичними) шлагбаумами, автоматична світлофорна сигналізація. Переїзна сигналізація складається із світлофорної і звукової сигналізації, апаратури електричних рейкових кіл та апаратури керування сигналізацією, а на переїздах із черговим, крім того, апаратури і пристроїв керування шлагбаумами.



Світлофор для регулювання руху через залізничні переїзди

**838. Перекида́ння автомобі́ля –** втрата стійкості руху автомобіля в поздовжньому чи поперечному напрямку. Поздовжнє П.а. трапляється значно рідше, ніж поперечне. Воно може статися на крутих підйомах при різкому рушанні з місця та неправильному розташуванні вантажу (зміщення його до заднього борту) або на крутих спусках при різкому гальмуванні та зміщенні вантажу до кабіни водія.

Поперечне П.а. може трапитися при русі на крутих поворотах. Причинами поперечного П.а. є відцентрова сила, що виникає при повороті, і раптова зупинка під час занесення. Перекидальний момент створюється відцентровою силою

на плечі, що дорівнює висоті центру ваги автомобіля від рівня дорожнього покриття. Відношення висоти центру тяжіння до ширини колії може бути показником автомобіля щодо перекидання.

Момент опору перекиданню створюється силою маси автомобіля на плечі, що дорівнює половині ширини колії. Таким чином, чим більша швидкість руху, вище розміщений центр тяжіння і вужче колія автомобіля, тим більша ймовірність поперечного П.а. Тому більш стійкі проти перекидання порожній автомобіль у порівнянні з навантаженим, повна автоцистерна у порівнянні з цистерною, заповненою не до кінця (але в останньому випадку потрібно враховувати явище гідроудару рідини) тощо.

Щоб виключити П.а. на поворотах під час руху з дозволеною швидкістю, на дорогах влаштовують поперечний ухил дорожнього полотна (підйом частини дороги у бік протилежний повороту). На автошляхах радіуси повороту та поперечного ухилу дороги вибираються такими, щоб забезпечити безпеку руху з розрахунковими швидкостями.

Якщо ж ці норми з якихось причин не виконані і відстань видимості до повороту менша за встановлені для дороги даної категорії, то у цих випадках застосовуються дорожні знаки 1.1 і 1.2 «Небезпечний поворот» (праворуч, ліворуч).

Причиною П.а. може бути також і занесення – поперечне ковзання коліс автомобіля. Воно виникає, коли коефіцієнт зчеплення коліс з дорожнім покриттям невеликий, а перекидальний момент більший за момент опору перекиданню. Якщо при занесенні автомобіля його колеса потрапляють на будь-яку перешкоду ковзанню, то в цьому випадку стрімко зростає сила інерції, яка збільшує перекидний момент, внаслідок чого настає П.а.

Для попередження занесення автомобіля водій зобов'язаний стежити за станом колісних шин, їх рівномірним зношуванням, не вдаватися до раптового (стрімкого) прискорення або гальмування.

Майже всі випадки перекидання (80-90 %) транспортного засобу припадають на дорожньо-транспортні пригоди з окремими автомобілями.

Для запобігання занесення автомобіля при гальмуванні необхідно припинити розпочате гальмування, а для припинення занесення, що вже почалося – повернути рульове колесо в бік виникнення занесення.

**839. Перекона́ння** (уча́сника доро́жнього ру́ху) (*психол.*) – 1) основна моральна настанова, котра визначає мету і спрямованість вчинків людини, її тверда впевненість у чомусь, яка заснована на певній ідеї чи сформованому світогляді; формування переконань – головне завдання професійного виховання курсантів у відомчих ЗВО МВС України; 2) упорядкована система поглядів (філософських, естетичних, політичних тощо) і усвідомлених потреб особистості, що спонукає людину діяти згідно з власними ціннісними орієнтаціями; 3) метод виховання, який передбачає цілеспрямований вплив на свідомість вихованця з метою формування в нього позитивних морально-психологічних рис, спонукання до суспільно корисної діяльності або подолання негативної поведінки. Переконання ґрунтуються на міцних знаннях, які тісно переплітаються з волею, становлять зміст мотивів діяльності, істотно впливають на спрямованість мислення й дій особи, внутрішньо зумовлюють лінію її поведінки, формують установки людини. П. має важливе значення для впевненої експлуатації транспортного засобу на вулично-дорожній мережі на основі ґрунтовно засвоєних теоретичних знань з Правил та безпеки дорожнього руху і практичних вмінь щодо керування ним.

**840. Перелік медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами[1]:**

**Група I – водії транспортних засобів категорій A1, A, B1, B, BE**

1. Хронічні захворювання оболонок ока, що супроводжуються значним порушенням функції зору, стійкі зміни

[1] Про затвердження Переліку медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами : наказ МОЗ України від 07.10.2022 № 1817. URL: Про затвердження Переліку медич... | від 07.10.2022 № 1817 (rada.gov.ua) (дата звернення: 31.04.2026).

повік, у тому числі їх слизових оболонок, парези м'язів повік, що перешкоджають зору або обмежують рух очного яблука (після оперативного лікування з позитивним результатом допуск до керування дозволяється).

2. Хронічне, що не піддається консервативному лікуванню, запалення слізного мішка, свищ слізного мішка, а також стійка сльозотеча, що не піддається лікуванню (після оперативного лікування з позитивним результатом допуск до керування дозволяється).

3. Гострота бінокулярного зору, з корекцією за необхідності, становить менше ніж 0,5.

4. Горизонтальне поле зору становить менше 120 градусів, його розширення – менше 50 градусів праворуч і ліворуч і 20 градусів вгору й вниз. Наявність дефектів у радіусі центральних 20 градусів.

5. Порушення контрастної чутливості й сутінкового (нічного) зору (при порушенні кольоровідчуття допуск до керування дозволяється).

6. Гострота монокулярного зору (у випадку повної функціональної втрати зору на одне око або при використанні лише одного ока, наприклад, при диплопії), з корекцією за необхідності, становить менше ніж 0,5.

7. Відшарування та розрив сітківки будь-якої етіології на обох очах.

8. Стійка диплопія (допуск можливий у випадку контрольованої диплопії).

9. Глаукома (при початковій компенсованій глаукомі при змінах гостроти зору і поля зору менше значень, вказаних у пунктах 3, 4, 6, допускаються індивідуально).

10. Наявність захворювання будь-якої етіології, що викликає декомпенсовані порушення функції вестибулярного апарату з синдромом запаморочення (хвороба Меньєра, лабіринтити, вестибулярні кризи будь-якої етіології).

11. Стани після перенесених гострих, загострення хронічних хвороб середнього вуха з ураженням соскоподібного відростка або хірургічного лікування (після лікування та реабілітації з позитивним результатом допуск до керування дозволяється).

12. Допуск осіб з обмеженнями повсякденного функціонування визначається індивідуально після проведення відповідного лікування та комплексної реабілітації.

13. Злоякісна артеріальна гіпертензія або збереження артеріального тиску систолічного АТ > 220 мм рт. ст. та/або діастолічного АТ > 120 мм рт. ст. незважаючи на прийом 3-х компонентної медикаментозної терапії.

14. Серцева недостатність клас IV за NYHA.

15. Аритмії серця, що призводять до синкопальних або пресинкопальних станів, та де було доведений причинно-наслідковий зв'язок.

16. Імплантація кардіовертера-дефібрилятора (можливий індивідуальний допуск за умови регулярної перевірки пристрою та відсутності інших протипоказів).

17. Аневризма грудного та/або черевного відділу аорти діаметром 6,5 см або більше (після оперативного лікування допуск до керування вирішується індивідуально).

18. Хронічне розшарування аорти (допуск можливий за умови проведеного оперативного втручання та задовільних результатів подальшого медикаментозного лікування).

19. Більше ніж 1 випадок гіпоглікемії, що потребувала допомоги іншої людини, протягом 12 місяців.

20. Хронічні психічні захворювання і стани, що прирівнюються до них і потребують обов'язкового диспансерного динамічного спостереження. Питання про допуск осіб з вираженими формами пограничних нервово-психічних розладів, пограничної розумової відсталості, затримками розумового розвитку вирішуються в індивідуальному порядку.

21. Епілепсія та синкопальні стани (можливий допуск осіб з поодинокими і рідкими епілептичними нападами без психічних порушень).

22. Розлади психіки та поведінки внаслідок вживання психоактивних речовин.

23. Стани після перенесеного гострого порушення мозкового кровообігу, що супроводжуються важкими фізичними, когнітивними, просторово-зоровими порушеннями (допуск визначається індивідуально після проведення відповідного лікування та комплексної реабілітації).

**Група II – водії транспортних засобів категорій C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE, T**

1. Хронічні захворювання оболонок ока, що супроводжуються значним порушенням функції зору, стійкі зміни повік, у тому числі їх слизових оболонок, парези м'язів повік, що перешкоджають зору або обмежують рух очного яблука (після оперативного лікування з позитивним результатом допуск до керування дозволяється).

2. Хронічне, що не піддається консервативному лікуванню, запалення слізного мішка, свищ слізного мішка, а також стійка сльозотеча, що не піддається лікуванню (після оперативного лікування з позитивним результатом допуск до керування дозволяється).

3. Гострота зору ока, що бачить краще, з корекцією за необхідності, становить менше ніж 0,8, і ока, що бачить гірше, менше ніж 0,1. Допустима корекція за допомогою окулярів з оптичною силою не більше ніж 8.0 Д або за допомогою контактних лінз.

4. Горизонтальне поле зору обох очей становить менше ніж 160 градусів, його розширення – менше ніж 70 градусів праворуч і ліворуч, і 30 градусів угору і вниз. Наявність дефектів у радіусі центральних 30 градусів.

5. Наявність порушень контрастної чутливості, сутінкового (нічного) зору, кольоровідчуття по типу дихромазії.

6. Наявність диплопії будь-якої етіології.

7. Глаукома (допуск до керування вирішується індивідуально за умови регулярних обстежень в закладі охорони здоров'я).

8. Наявність захворювання будь-якої етіології, що викликає декомпенсовані порушення функції вестибулярного апарату з синдромом запаморочення (хвороба Меньєра, лабіринтити, вестибулярні кризи будь-якої етіології).

9. Стани після перенесених гострих, загострення хронічних хвороб середнього вуха з ураженням соскоподібного відростка або хірургічного лікування (після лікування та реабілітації з позитивним результатом допуск до керування дозволяється).

10. Стійка повна глухота на обидва вуха або глухонімота.

11. Допуск осіб з обмеженнями повсякденного функціонування визначається індивідуально після проведення відповідного лікування та комплексної реабілітації.

12. Після проведення аорто-коронарного шунтування та/або стентування коронарних артерій допуск визначається індивідуально (фракція викиду не менше 40 %, принаймні 3 місяці після операції та відсутність пароксизмів шлуночкової тахікардії, тріпотіння чи фібриляції шлуночків та/або паузи асистолії понад 3 секунд за даними добового моніторування ритму за Холтером проведеного у період до 3-х місяців після оперативного/інтервенційного втручання).

13. Артеріальна гіпертензія з показниками тиску вище ніж 180 мм рт. ст. для систолічного та вище ніж 100 мм рт. ст. для діастолічного, що зберігається незважаючи на прийом 3-х компонентної антигіпертензивної терапії в повних дозах.

14. Серцева недостатність (допуск дозволено для класів I–II за NYHA при збереженні фракції викиду не менше 40 %).

15. Гіпертрофічна кардіоміопатія.

16. Дилятаційна кардіоміопатія (допуск можливий за умови відсутності симптомів та фракції викиду не менше 40 %).

17. Аритмії серця, що призводять до синкопальних або пресинкопальних станів, та де було доведений причинно-наслідковий зв'язок.

18. Імплантація кардіовертера-дефібрилятора.

19. Аневризма грудного та/або черевного відділу аорти діаметром більше 5,5 см (після оперативного лікування допуск до керування вирішується індивідуально).

20. Хронічне розшарування аорти (допуск можливий за умови проведеного оперативного втручання, задовільних результатів подальшого медикаментозного лікування та значенням максимального діаметра аорти менше 5,5 см).

21. Більше ніж 1 випадок гіпоглікемії, що потребувала допомоги іншої людини (рецидивна тяжка гіпоглікемія), протягом 12 місяців.

22. Ускладнення цукрового діабету, що мають вплив на гостроту або поля зору.

23. Хронічні захворювання легенів і плеври (бронхіальна астма, хронічне обструктивне захворювання легенів та інші), що супроводжуються значними порушеннями функції зовнішнього дихання.

24. Важка ниркова недостатність – допуск визначається індивідуально.

25. Хронічні психічні захворювання і стани, що прирівнюються до них і потребують обов'язкового диспансерного динамічного спостереження. Епілепсія та синкопальні стани. Питання про допуск осіб з вираженими формами пограничної розумової відсталості, затримками розумового розвитку вирішуються в індивідуальному порядку.

26. Розлади психіки та поведінки внаслідок вживання психоактивних речовин.

27. Стани після перенесеного гострого порушення мозкового кровообігу, що супроводжуються важкими фізичними, когнітивними, просторово-зоровими порушеннями (допуск визначається індивідуально після проведення відповідного лікування та комплексної реабілітації).

**841. Перело́м** (*мед.*) – повне або часткове ураження кістки з порушенням її цілості, що супроводжується її деформацією і зсувом, порушенням функції кінцівки; насильне цілковите ушкодження кістки із частковим або повним порушення її цілісності внаслідок механічної травми. Розрізняють наступні види переломів: 1) *переломи зі зміщенням* – це переломи, коли зміщуються поверхні відламків; 2) *переломи одиничні* – це переломи, внаслідок яких утворюються два відламки; 3) *переломи множинні* – це переломи з утворенням трьох або більше відламків чи осколків кісток; 4) *переломи закриті* – це переломи, під час яких не розривається шкірний покрив (шкіра на його місці залишається неушкодженою); 5) *переломи відкриті* – це переломи, під час яких у місці травми утворюється рана внаслідок ушкодження шкіри кінцем зламаної кістки і її уламки кістки можуть виступати назовні. Такий перелом завжди супроводжується кровотечею; 6) *патологічні та травматичні переломи*.

**842. Перено́с на́вичок** (*пед.*) – позитивний вплив раніше набутої навички на формування нової. Перенос

навичок виражається у тому, що вправи в одній навичці значно полегшують і скорочують строки формування інших навичок. В основі цього процесу лежать два психологічні фактори: 1) наявність схожих елементів у виконуваних діях; 2) усвідомлення спільних принципів їх виконання. Прикладом П.н. може бути використання особою вмінь та навичок (принципів експлуатації транспортного засобу), попередньо сформованих за результатами навчання кандидата у водії керуванню легковим автомобілем (категорія В), на навчання керуванню мототранспортним засобом (категорія А) або перенесення таких навичок на навчання керуванню вантажним автомобілем (категорія С) чи автобусом (категорія D) на основі сформованих навичок керування транспортним засобом категорії В.

**843. Переохоло́дження** (*мед.*) – дія низької температури на весь організм взагалі; порушення процесів терморегуляції при дії на організм низьких температур. Таки стан може настати в учасника дорожнього руху при тривалому перебуванні на вулиці при низьких температурах, в тому числі при керуванні транспортним засобом (мототранспортом).

**844. Перепідгото́вка водіїв** – забезпечення закладами, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, одержання громадянами, що мають посвідчення водія, додаткових знань і навичок для допуску їх до керування транспортними засобами інших категорій.

**845. Пересувни́й пункт габари́тно-вагово́го контро́лю** (*далі* – пересувний пункт) – спеціальний транспортний засіб, обладнаний вимірювальною і зважувальною технікою для здійснення контролю. Ділянка дороги на відстані 100 метрів до пересувного пункту, 50 метрів за пересувним пунктом та узбіччя дороги за напрямком руху, де розташовано пункт, вважаються його межами. Місце здійснення габаритно-вагового контролю позначається відповідними тимчасовими дорожніми знаками.

**846. Перетрено́ваність** (водія́) – стан, зумовлений перевантаженням людини, спричинений хронічною

перевтомою працівника. Водієві варто пам'ятати, що керувати транспортним засобом у стані стомлення заборонено.

**847. Перехре́стя** – територія, що утворюється дорогами, що перетинаються (примикають одна до одної або розгалужуються) в одному рівні. П. обмежується уявними лініями, що з'єднують зовнішні межі тротуару або узбіччя.

Розрізняють перехрестя регульовані та нерегульовані. *Регульованим* називається таке П., на якому черговість проїзду визначається сигналами світлофора чи регулювальника. Якщо ж на П. немає регулювальника, відсутній або вимкнений світлофор або увімкнений жовтий миготливий сигнал світлофора, то П. називається *нерегульованим*.

Правила дорожнього руху встановлюють порядок проїзду регульованих та нерегульованих П.

При забороненому сигналі світлофора або регулювальника водій транспортного засобу зобов'язаний зупинитися біля стоп-лінії або знака 5.69 «Місце зупинки», а якщо її немає, то не виїжджати на проїзну частину дороги, що перетинається, і не створювати перешкод пішоходам.

Водій транспортного засобу, що повертає ліворуч або праворуч, зобов'язаний пропустити пішоходів, що переходять по дозволеному сигналу світлофора або регулювальника проїзну частину дороги.

При дозволеному сигналі світлофора або регулювальника одночасно для трамвая і нерейкового транспортного засобу трамвай користується перевагою незалежно від напрямку його руху, за винятком випадків руху трамвая на стрілку додаткової секції, включену одночасно з червоним або жовтим сигналом світлофора.

Якщо на П. утворився затор, то водій транспортного засобу, що під'їхав до П., не має права виїжджати на нього навіть при сигналі світлофора.

Незалежно від сигналів світлофора на виході з П. водій, що в'їхав на П. при дозволеному сигналі, повинен виїхати з нього в наміченому напрямку, за винятком випадків, коли на П. перед світлофорами, розташованими на шляху руху транспортного засобу, є стоп-лінія і (або) знак 5.69 «Місце зупинки». У таких випадках водій повинен керуватися сигналами кожного світлофора.

Під час руху транспортного засобу за напрямком стрілки додаткової секції, включеної із зеленим сигналом світлофора, він має переважне право перед іншими транспортними засобами та пішоходами.

При повороті ліворуч або розвороті на зелений сигнал світлофора (без додаткової секції) водій зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, що рухаються із зустрічного напряму прямо і праворуч, а також трамваю попутного напрямку. Водій повинен дати дорогу трамваю, що проїжджає із зустрічного напрямку прямо і праворуч.

Незалежно від сигналів світлофора водії, що рухаються з поперечного напрямку, повинні дати дорогу транспортним засобам, що закінчують розворот на П., а також транспортним засобам, що подають спеціальні звукові та світлові сигнали (швидка медична допомога, пожежні та інші спеціальні машини).

Перед П., обладнаними світлофорами з додатковими секціями, може виконуватися розмітка проїзної частини, котра визначає смуги руху, крім того, можуть встановлюватися дорожні знаки 5.16 «Напрямки руху по смугах», 5.17.1–5.17.2 «Напрямок руху по смугах» та 5.18 «Напрямок руху смугою». У таких випадках для поворотів водії зобов'язані займати лише смуги, вказані знаками та розміткою. Якщо є протиріччя між останніми, то водієві треба керуватися дорожніми знаками.

На перехресті, де рух регулюється світлофором з додатковою секцією та відсутні знаки 5.16, 5.17.1–5.17.2 та 5.18 або відповідна розмітка, водій, що знаходиться на крайній смузі проїзної частини, повинен продовжувати рух у напрямку, зазначеному увімкненою стрілкою, якщо його зупинка створює перешкоду інших транспортних засобів, що їдуть за ним по тій самій смузі. За відсутності транспортних засобів ззаду можна почекати зеленого сигналу та продовжити рух у наміченому напрямку.

Перед П. можуть встановлюватися світлофори особливої форми із чотирма сигналами біло-місячного кольору. Сигнали таких світлофорів застосовуються для регулювання руху трамваїв, на водіїв інших транспортних засобів їхня дія не поширюється.

Нерегульовані П. можуть утворюватися перехрещенням рівнозначних та нерівнозначних доріг.

При проїзді нерівнозначних перехресть доріг необхідно керуватися правилом: першим рухається транспортний засіб, який знаходиться на головній дорозі, незалежно від обраного напрямку руху. Це правило має виняток лише для водіїв транспортних засобів, які мають спеціальне пофарбування та обладнані спеціальними звуковими та світловими сигналами при виконанні невідкладних службових завдань. Головною вважається дорога з будь-яким покриттям по відношенню до дороги без покриття (ґрунтової) або дорога, позначена знаками 2.3 «Головна дорога», 1.22 «Перехрещення з другорядною дорогою», 1.23.1–1.23.4 «Прилягання другорядної дороги», 5.1 «Автомагістраль», 5.3 «Дорога для автомобілів» по відношенню до дороги, позначеної знаками 2.1 «Дати дорогу» або 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено».

На П. рівних за значенням доріг водій трамвая має перевагу перед водіями нерейкових транспортних засобів незалежно від напрямку його руху.

Водій нерейкового транспортного засобу повинен дати дорогу транспортним засобам, що наближаються праворуч. Цим же правилом мають керуватися між собою водії трамваїв.

У разі коли головна дорога на перехресті змінює напрямок, водії, що рухаються головною дорогою, повинні керуватися між собою правилами проїзду перехресть рівнозначних доріг. Цим же правилом повинні керуватися між собою і водії, що рухаються другорядними дорогами.

Забороняється виїжджати на перехрестя, якщо за ним утворився затор, який змусить водія зупинитися на перехресті, створивши цим самим перешкоду руху.

При повороті ліворуч або розвороті водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, що рухаються рівнозначною дорогою із зустрічного напрямку прямо або праворуч. Цим же правилом мають керуватися між собою водії трамваїв.

При проїзді нерегульованих П. водій, що повертає ліворуч або праворуч, повинен пропустити пішоходів, що

переходять проїзну частину тієї дороги, на яку відбувається поворот.

Перед нерегульованим П. може встановлюватися знак 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено». У цьому випадку водій зобов'язаний зупинити транспортний засіб перед стоп-лінією, а якщо її немає – то перед відповідним дорожнім знаком.

За наявності перед нерегульованим П. знака 2.1 «Дати дорогу» та розмітки 1.13 для пропуску транспортних засобів, водії яких мають переважне право на рух, забороняється виїжджати за цю розмітку, а за відсутності розмітки – на проїзну частину дороги, що перетинається.

**848. Перехре́стя** (*за визначенням ПДР*) – 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.

**849. «Перехре́щення з другоря́дною доро́гою»** – дорожній знак 1.22, який інформує учасників руху про наближення до перехрещення головної дороги з другорядною. Належить до групи попереджувальних знаків. Встановлюється на дорогах, що позначені знаком 2.3 «Головна дорога» для інформування про наявність перехресть, на яких водії мають переважне право проїзду. На дорогах, що не позначені знаком 2.3, знак 1.22 допускається застосовувати з цією ж метою за необхідності встановити черговість проїзду, відмінну від черговості проїзду перехрестя рівнозначних доріг. Встановлюється на дорогах у населених пунктах на відстані 50–100 м, поза населеними пунктами – 150–300 м до небезпечної ділянки. При необхідності знак 1.22 може бути встановлений на іншій відстані. У такому разі під ним встановлюється табличка 7.1.1 «Відстань до об'єкта». Якщо на дорозі встановлено знак 1.22, то перед перехрестям на інших дорогах встановлюються знаки 2.1 «Дати дорогу» або 2.2 «Проїзд без зупинки заборонено». Знак 1.22 може також встановлюватися на регульованих перехрестях, де світлофорна сигналізація в окремі

1.22

періоди часу відключається або переводиться на режим жовтого миготливого сигналу. У цьому випадку водії мають виконувати вимоги відповідного знака.

**850. «Перехре́щення з ру́хом по ко́лу»** – дорожній знак 1.19, який інформує водіїв про те, що на шляху їхнього руху є перехрещення з круговим рухом.

1.19

Належить до групи попереджувальних знаків. Встановлюється на дорогах, розташованих поза населеними пунктами, перед кожним перехрестям, на якому встановлено знак 4.10 «Круговий рух» та відстань видимості якого менше 150 м, а на дорогах, розташованих у населених пунктах – перед перехрестям, відстань видимості якого менше 50 м.

**851. «Перехре́щення з трамва́йною лі́нією» –** дорожній знак 1.20, який інформує учасників руху про те, що на шляху їх руху є місце перехрещення з трамвайною лінією поза перехрестям, котре розташоване в зоні обмеженої видимості (крутий поворот, перелом поздовжнього профілю дороги, наявність будівель тощо). Належить до групи попереджувальних знаків. Коли перехрещення із трамвайною лінією може бути вчасно помічено водіями, то знак 1.20 може не встановлюватися.

1.20

Встановлюється поза межами населених пунктів на відстані 150–300 м, у населених пунктах – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. У разі потреби знак встановлюється і на іншій відстані, яка зазначається на табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

**852. «Перехре́щення рівнозна́чних доріг»** – дорожній знак 1.21, який інформує учасників руху про те, що на їхньому шляху є місце перетину рівних за значенням доріг. Належить до групи попереджувальних знаків. Встановлюється перед перехрещенням рівних за значенням доріг, якщо відстань видимості з одного або кількох під'їздів до нього поза населеними пунктами менше 150 м, а в населених пунктах – менше 50 м, а також перед перехрестям, на якому скасовується черговість проїзду, котра була встановлена раніше за допомогою знаків пріоритету та на всіх під'їздах до нього.

1.21

**853. Перешко́да для ру́ху** (*за визначенням ПДР*) – нерухомий об'єкт у межах смуги руху транспортного засобу або об'єкт, що рухається попутно в межах цієї смуги (за винятком транспортного засобу, що рухається назустріч загальному потоку транспортних засобів) і змушує водія маневрувати або зменшувати швидкість аж до зупинки транспортного засобу.

**854. Перика́рд** (*мед.*) (*грец.* навколосерцевий) – замкнений мішковидний утвір, що оточує серце. Інша назва – навколосерцева сумка.

**855. Перора́льно** (*мед.*) – шлях введення хімічних сполук, медикаментів тощо в організм через шлунково-кишковий тракт.

**856. Пе́рший на мі́сці поді́ї** (*мед.*) – особа (особи), що прибула(ли) на місце події як індивідуально, так і в складі груп до появи професійних медичних працівників та виконує базові маніпуляції для порятунку життя постраждалого з використанням мінімального набору обладнання або за його цілковитої відсутності.

**857. Пи́льність, ува́жність** (водія́, і́ншого уча́сника доро́жнього ру́ху) – сторожкість, постійна увага. Бути уважним є однією із обов'язків водія щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

**858. Пильнува́ння** (*психол.*) – функціональний стан активації всього організму, що дає йому змогу вхоплювати, відбирати й інтерпретувати сигнали зовнішнього світу, скеровувати деякі з них у пам'ять або ж реагувати на них адекватними чи неадекватними діями, залежно від попереднього досвіду і навичок. При керуванні транспортним засобом на дорозі водій повинен завжди перебувати в стані пильнування для уникнення створення аварійних ситуацій чи ДТП.

**859. «Питна́ вода́»** – дорожній знак 6.12, який інформує учасників руху про те, що на їхньому шляху є пункт питної води (вказує місцезнаходження колодязя або джерела з питною водою біля майданчиків для відпочинку або недалеко від дороги). Належить до групи знаків сервісу.

6.12

Встановлюється біля природних джерел води (джерела, колодязів тощо).

*Криниця, або колодязь* (так можуть називати глибоку криницю) – обладнане водне (або інше, наприклад, мінералізованої води) джерело, глибоко викопана й захищена від обвалів яма для добування води тощо з водоносних шарів землі. *Джерело* – природний вихід підземних вод на поверхню дна або під водою (підводне джерело). Джерела утворюються на дні ярів, балок, на схилах горбів, крутих берегів річок.

**860. Підви́щення кваліфіка́ції водії́в** – забезпечення закладами одержання громадянами, що мають посвідчення водія, додаткових знань з удосконалення майстерності керування транспортними засобами, зокрема в ускладнених умовах, транспортними засобами спеціального або спеціалізованого призначення, а також тими, що використовуються для перевезення небезпечних, великовагових і великогабаритних вантажів.

**861. Підгото́вка водії́в** – забезпечення відповідними освітніми чи спеціалізованими закладами одержання громадянами знань з Правил дорожнього руху, будови та експлуатації транспортних засобів, основ безпеки руху та надання домедичної допомоги, вмінь і навичок керування транспортним засобом.

**862. Підгото́вленість** (водія́) – стан, пов'язаний із запасом фахових знань, умінь, навичок і досвіду експлуатації транспортного засобу.

**863. Підгото́вчо-заключни́й пері́од** (у робо́ті водія́) – час для виконання робіт перед виїздом на маршрут (у рейс) та після повернення.

**864. Піддо́н** (*вантажн.*) – засіб пакетування, що має настил і, за необхідності, надбудову для розміщення і кріплення вантажу.

**865. «Підзе́мний пішохі́дний перехі́д»** – дорожні знаки 5.40.1, 5.40.2, котрі позначають відповідні переходи. Належать до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються зображенням назустріч руху основних

пішохідних потоків біля сходових спусків пішохідних тунелів (до станцій метро, підземних пішохідних переходів дороги тощо). Крім зазначених можуть бути надземні переходи, що позначаються знаками 5.41.1, 5.41.2 «Надземний пішохідний перехід».

5.40.1

5.40.2

Водії повинні приділяти підвищену увагу таким місцям у зв'язку із можливою концентрацією значної кількості пішоходів біля входу в підземний пішохідний перехід (наприклад, після завершення футбольних матчів, кіносеансів, прибуття маршрутних транспортних засобів, електровозів метрополітену тощо).

**866. Підро́зділ адміністрати́вної пра́ктики** (*юрид.*) – структурний підрозділ поліції, працівники якого здійснюють облік надходження, видачі та використання бланків протоколів про адміністративні правопорушення, постанов у справах про адміністративні правопорушення, тимчасових дозволів на право керування транспортними засобами, а також реєстрацію, опрацювання матеріалів про адміністративні правопорушення та внесення інформації до автоматизованого обліку адміністративних правопорушень в порядку, встановленому Інструкцією з автоматизованого обліку адміністративних правопорушень, затвердженою наказом МВС України від 04 липня 2016 року № 595, зареєстрованою в Міністерстві юстиції України 28 липня 2016 року за № 1059/29189. В разі відсутності зазначених підрозділів – працівники поліції, на яких покладено виконання таких обов'язків.

**867. Підро́зділ полі́ції** (*юрид.*) – територіальні (відокремлені) підрозділи Департаменту патрульної поліції та територіальні (відокремлені) підрозділи територіальних органів поліції, працівники яких забезпечують безпеку дорожнього руху в окремих регіонах та населених пунктах.

**868. Пі́днятий назе́мний пішохі́дний перехі́д (пі́днятий пішохі́дний перехі́д)** – штучно створене підвищення дорожнього покриття у місці розташування наземного пішохідного переходу з визначеними геометричними параметрами, призначене для зниження швидкості руху транспортних засобів.

**869. Пішохі́д** – будь-яка особа, яка перебуває поза транспортним засобом на дорозі і не виконує на ній роботу. П. вважається також особа, яка пересувається в кріслі колісному, веде велосипед, везе санки, візок або дитячий візок. П. повинні ходити тільки тротуарами або пішохідними доріжками, тримаючись правого боку, а за їх відсутності або якщо пересуватися по них неможливо – узбіччям в один ряд, доріжками для пішоходів і велосипедистів, суміжних пішохідних та велосипедних доріжках або доріжкою для велосипедів, тримаючись правого боку і не ускладнюючи рух велосипедистів. В разі відсутності узбіччя і пішохідних та велосипедних доріжок пішоходи можуть переміщуватися краєм проїзної частини назустріч руху транспортних засобів.

Переходити проїзну частину П. повинен лише по пішохідних переходах, у тому числі підземних і надземних (містками), а також у місцях, позначених дорожніми знаками 5.38.1–5.38.2 «Пішохідний перехід» та 5.39 «Діагональний пішохідний перехід» або відповідною розміткою 1.14.1–1.14.3 проїзної частини типу «зебра». За відсутності таких переходів П. повинен переходити проїзну частину тільки на перехрестях по лінії тротуарів або узбіччя, а між перехрестями – під прямим кутом у місцях, де вона добре проглядається в обидва боки (дорога має не більше трьох смуг руху в обох її напрямках).

Поведінка П. на дорогах визначається Правилами дорожнього руху, де чітко перераховано обов'язки пішохода.

**870. Пішохі́д** (*за визначенням ПДР*) – особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне.

**871. Пішохі́дна доріжка** – елемент дороги, призначений для руху пішоходів; доріжка з покриттям, виконана в межах дороги чи поза нею і позначена дорожнім знаком 4.16.

4.16

4.16

**872. Пішохі́дна доріжка** (*за визначенням ПДР*) – доріжка з покриттям, призначена для руху пішоходів, виконана в межах дороги чи поза нею і позначена знаком 4.16.

Поза населеними пунктами пішохідні доріжки виконуються вздовж дороги за її межами. Рух пішоходів узбіччям в цьому випадку *заборонено*.

**873. «Пішохі́дна доріжка»** – дорожній знак 4.16, який дозволяє рух лише пішоходам. У межах дії цього знака дозволяється також рух особам, які ведуть велосипед, везуть санки, візок, дитячий візок і пересуваються на кріслах колісних. Належить до групи наказових знаків. Встановлюється безпосередньо перед пішохідними зонами або ділянками доріг, виділеними для руху лише пішоходів. У місцях перехрещення пішохідної доріжки з дорогою знак має повторюватися. Якщо смуга, призначена для руху пішоходів, відокремлюється від решти проїзної частини розміткою 1.1, то знак 4.16 у поєднанні з табличкою 7.9 «Смуга руху» має розташовуватися над смугою.

5.36

**874. «Пішохі́дна зо́на»** – дорожній знак 5.36, котрий інформує про особливості і умови дорожнього руху, передбачені Правилами дорожнього руху. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Знак 5.36 установлюється з правого боку дороги або над дорогою на початку пішохідної зони.

Знак 5.36 «Пішохідна зона» позначає початок пішохідної зони, на всій території якої *проїзд транспортних засобів заборонено.* Знаком 5.36 можуть позначатися території історичних місць, центральні частини міст, вулиці, виділені тільки для пішохідного руху, тощо. На всій позначеній знаком території пішоходи мають перевагу перед транспортними засобами. В'їзд на неї дозволяється транспортним засобам, що обслуговують громадян і підприємства, які розташовані у позначеній зоні, а також транспортним засобам, що належать громадянам, які живуть або працюють тут. Якщо до об'єктів, розташованих в пішохідній зоні, є інші під'їзди, водії повинні користуватися лише ними.

**875. Пішохі́дна зо́на тротуа́ру** – ділянка тротуару, призначена для безбар'єрного пересування вздовж вулиці.

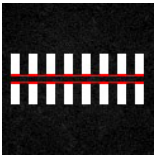
**876. Пішохі́дний перехі́д** – споруда або ділянка дорожнього полотна, які використовуються для безпечного перетину пішоходами транспортних магістралей. П. п. безпосередньо у місцях руху транспортних засобів позначається дорожніми знаками 5.38.1, 5.38.2 «Пішохідний перехід», 5.39 «Діагональний пішохідний перехід», 5.40.1, 5.40.2 «Підземний пішохідний перехід», 5.41.1, 5.41.2 «Надземний пішохідний перехід», дорожньою розміткою 1.14.1–1.14.3 та облаштуванням огорож.

Найбільш безпечними є підземні П. п., виконані у вигляді тунелю. Мінімальна висота тунелю має бути 2,3 м, ширина – 3 м, а ширина сходів – 2 м.

**877. Пішохі́дний перехі́д** (*за визначенням ПДР*) – ділянка проїзної частини, острівця безпеки чи розділювальної смуги або інженерна споруда, призначена для руху пішоходів через дорогу. Пішохідні переходи позначаються дорожніми знаками 5.38.1, 5.38.2 «Пішохідний перехід», 5.39 «Діагональний пішохідний перехід», 5.40.1, 5.40.2 «Підземний пішохідний перехід», 5.41.1, 5.41.2 «Надземний пішохідний перехід», дорожньою розміткою 1.14.1–1.14.3, пішохідними світлофорами. За відсутності дорожньої розмітки межі пішохідного переходу визначаються відстанню між дорожніми знаками або пішохідними світлофорами, а на перехресті за відсутності пішохідних світлофорів, дорожніх знаків та розмітки – шириною тротуарів чи узбіч.

1.14.1

1.14.2


1.14.3

5.38.1

5.38.2

5.39

5.40.1

5.40.2

5.41.1

5.41.2

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 5.38.1, 5.38.2, 5.39, 5.40.1, 5.40.2, 5.41.1, 5.41.2*

Регульованим вважається пішохідний перехід, рух по якому регулюється світлофором чи регулювальником, нерегульованим – пішохідний перехід, на якому немає регулювальника, світлофори відсутні або вимкнені чи працюють у режимі миготіння жовтого сигналу.

5.38.1

**878. «Пішохі́дний перехі́д»** (інформаці́йно-вказівни́й знак) – дорожні знаки 5.38.1 та 5.38.2, котрі позначають місця, виділені для організованого переходу пішоходів через дорогу. Належить до групи інформаційно-вказівних знаків. Знак 5.38.1 встановлюється справа від дороги, знак 5.38.2 – ліворуч. За відсутності на переході розмітки 1.14.1–1.14.3 вони встановлюються так, щоб знак 5.38.1 щодо транспортних засобів, що наближаються до переходу, знаходився на ближній межі пішохідного переходу, а знак 5.38.2 – на дальній. Знак 5.38.1 може розміщуватись на зворотньому боці знака 5.38.2. На пішохідних переходах, позначених розміткою 1.14.1–1.14.3 «зебра» та розташованих на регульованих перехрестях, знаки 5.38.1 і 5.38.2 можуть не встановлюватись.

Знаки 5.38.1 та 5.38.2 вказують місце переходу не лише пішоходам, а й водіям транспортних засобів, які, наближаючись до пішохідного переходу, повинні знизити швидкість або зупинитися, щоб пропустити пішоходів, які надійшли на перехід.

1.32

**879. «Пішохі́дний перехі́д»** (попере́джувальний знак) – дорожній знак 1.32, який інформує водіїв про те, що на їхньому шляху є місце переходу пішоходів через проїзну частину. Належить до групи попереджувальних знаків. Встановлюється на дорогах поза населеними пунктами перед всіма пішохідними переходами, позначеними знаками 5.38.1, 5.38.2 «Пішохідний перехід», 5.39 «Діагональний пішохідний перехід», 5.40.1, 5.40.2 «Підземний пішохідний перехід», 5.41.1, 5.41.2 «Надземний пішохідний перехід» та (або) розміткою 1.14.1–1.14.3, а в населених пунктах – перед переходами, відстань видимості яких менше 100 м. Якщо пішохідний перехід розташований на перехресті, то знак 1.32 допускається не встановлювати. У випадках, коли пішохідним переходом користуються

пішоходи з порушенням зору, то знак 1.32 встановлюється разом з табличкою 7.16 «Пішоходи з порушенням зору».

Під час під'їзду до позначеного нерегульованого пішохідного переходу водії зобов'язані знизити швидкість або зупинитися, щоб пропустити пішоходів, які вступили на перехід.

Водіям забороняється зупиняти транспортний засіб на пішохідних переходах та ближче 10 м перед ними з обох боків (крім випадків надання переваги), а також здійснювати розворот.

7.16

**880. «Пішохóди з порýшенням зóру»** – табличка 7.16 до дорожніх знаків, котра попереджує водіїв, що пішохідним переходом користуються особи з порушенням зору. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Застосовується зі знаком 1.32 «Пішохідний перехід», а також з однойменними інформаційно-вказівними знаками 5.38.1, 5.38.2 та 5.39 (рис. 1).

1.32 5.38.1 5.38.2 5.39

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 1.32, 5.38.1, 5.38.2 та 5.39, які застосовуються з табличкою 7.16*

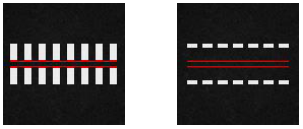

1.14.4 1.14.5

**Рис. 2.** *Дорожня розмітка 1.14.4 та 1.14.5, котрою позначаються пішохідні переходи для осіб з вадами зору*

Також для осіб з порушенням зору застосовується дорожня розмітка 1.14.4 та 1.14.5, котра використовується разом із вищезазначеними дорожніми знаками та табличкою 7.16.

Водії транспортних засобів при під'їзді до вказаних місць повинні вжити всіх заходів обережності, котрі забезпечують безпеку пішоходів, які ступили на перехід або зупинилися.

**881. «Пла́тна доро́га»** – дорожні знаки 5.82.1 і 5.83.1, котрі інформують учасників дорожнього руху про необхідність оплати за проїзд дорогою чи окремою ділянкою дороги. Знаки встановлюють при в'їзді на платні дороги та, попередньо, для вибору альтернативного маршруту з безоплатним проїздом. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.82.1

5.83.1

*Платна автомобільна дорога* – автомобільна дорога або її частина, за проїзд якою з водіїв стягується певна плата. Ця оплата вводиться, щоб покрити витрати на будівництво та утримання доріг. Оплата за проїзд є також одним із способів перерозподілення транспортних потоків між дорогами для зменшення заторів і збільшення пропускної спроможності всієї мережі доріг. Поряд з дорогами існують платні мости і тунелі, гроші з яких йдуть на погашення довгострокового кредиту, отриманого на це дорогé будівництво або ж на часткове чи повне покриття експлуатаційних витрат.

Транспортний засіб, що проїхав такою дорогою без оплати, відстежується за номерними знаками і його власники отримують рахунок (або штраф), який потрібно оплатити протягом певного часу. Якщо транспортний засіб взятий в оренду (рентований), то штраф надсилається на адресу компанії, на яку зареєстрований автомобіль.

**882. «Пла́тні по́слуги»** – дорожня табличка 7.14, що позначає майданчики для стоянки, на яких стягується плата за стоянку (послуги, які надаються лише за плату). Належить до групи табличок до дорожніх знаків. Може застосовуватись, наприклад, зі знаком 5.42.1, 5.42.2 «Місце для стоянки». Платні стоянки, що мають огорожу, як правило, охороняються; на додаткових табличках може зазначатися режим їх роботи за днями тижня і часу доби.

7.14

**883. «Пляж а́бо баса́йн»** – дорожній знак 6.21, котрий інформує про можливість під'їзду до пляжу або об'єкту з басейном. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється біля вищезазначених об'єктів.

6.21

*Пляж* – геологічна формація, що складається з вільнозакріплених частинок кам'янистих порід – як-от пісок,

гравій, галька — або залишків черепашок уздовж берегової лінії водойми. Пляжі часто зустрічаються уздовж прибережних районів, де морські хвилі або течії допомагають відкладанню осадів, або на узбережжі річки або озера, що піддається ерозії. Пляжі не обов'язково розташовані поруч із сучасною водоймою.

*Плавальний басейн* – гідротехнічна споруда, призначена для занять різними видами спорту (для спортивного плавання і стрибків у воду, для гри у водне поле тощо) та власного дозвілля (купання). Буває закритий (зимовий) і відкритий (*літній*).

**884. Пля́ма** (*мед.*) – обмежена зміна кольору ділянки шкіри, слизової оболонки чи губи.

**885. Пневмоні́я** (*мед.*) – захворювання, що супроводжується розвитком запального процесу в легеневій тканині з переважним ураженням респіраторних відділів легень (альвеол). П. можна захворіти, якщо водій тривалий час керує транспортним засобом, в тому числі мототранспортом, при низькій температурі навколишнього середовища без дотримання встановлених заходів безпеки (належного одягу, відкрите вікно транспортного засобу, відсутність / несправність опалювальних приладів у кабіні / салоні автомобіля чи автобуса тощо).

**886. Пневмото́ракс** (*мед.*) (*грец. pneumon* – легеня і *торакс*) – проникнення у грудну порожнину повітря; скупчення повітря або газів у плевральній порожнині.

**887. Пневмото́ракс відкри́тий** (*мед.*) – скупчення повітря в плевральній порожнині при наявності зяючої рани і постійного присмоктування повітря при дихальних екскурсіях грудної клітини.

**888. Пневмото́ракс закри́тий** (*мед.*) – скупчення повітря в плевральній порожнині, що супроводжується спаданням легені та припиненням її вентиляції. Ступінь порушення функції легені залежить від кількості повітря в плевральній порожнині.

**889. Пневмото́ракс кла́панний напру́жений** (*мед.*) – наростаюче скупчення повітря в плевральній порожнині,

що супроводжується прогресуючим стисненням легені з пошкодженої сторони, а також здавленням протилежної легені внаслідок зміщення пошкодженої в здоровий бік.

**890. Поведі́нка** (уча́сника доро́жнього ру́ху) – система взаємопов'язаних реакцій і дій людини у взаємодії з навколишнім середовищем. Фізіологічною основою поведінки є система безумовних і умовних рефлексів. Поведінка людини є системою дій і вчинків, які мають моральне значення й підлягають моральній оцінці незалежно від того, з яких причин їх вчинено. У цьому розумінні говорять і про поведінку курсанта (студента, слухача) в ЗВО, у родині, в громадських місцях тощо. Згідно з цим підходом виховання поведінки як системи вчинків є насамперед моральним виховання. Наприклад, поведінка водія на дорозі при керуванні транспортним засобом; поведінка (спілкування) водія з пасажирами, пішоходами тощо.

**891. Поверхне́ва перев'і́рка** (*ЗУ «Про Національну поліцію»*) (*юрид.*) – поверхнева перевірка як превентивний поліцейський захід є здійсненням візуального огляду особи, проведенням по поверхні вбрання особи рукою, спеціальним приладом або засобом, візуальним оглядом речі або транспортного засобу. Поліцейський для здійснення поверхневої перевірки особи може зупиняти осіб та/або оглядати їх, якщо існує достатньо підстав вважати, що особа має при собі річ, обіг якої заборонено чи обмежено або яка становить загрозу життю чи здоров'ю такої особи або інших осіб. Поверхнева перевірка здійснюється поліцейським відповідної статі. У невідкладних випадках поверхневу перевірку може здійснити будь-який поліцейський лише з використанням спеціального приладу або засобу.

Поліцейський може здійснювати поверхневу перевірку речі або транспортного засобу: 1) якщо існує достатньо підстав вважати, що в транспортному засобі знаходиться правопорушник або особа, свобода якої обмежується в незаконний спосіб; 2) якщо існує достатньо підстав вважати, що в транспортному засобі знаходиться річ, обіг якої заборонено чи обмежено або яка становить загрозу життю чи здоров'ю такої особи або інших осіб; 3) якщо існує

достатньо підстав вважати, що річ або транспортний засіб є знаряддям вчинення правопорушення та/або знаходиться в тому місці, де може бути скоєно кримінальне правопорушення, для запобігання якого необхідно провести поверхневу перевірку.

Поверхнева перевірка речі або транспортного засобу здійснюється шляхом візуального огляду речі та/або транспортного засобу або візуального огляду салону та багажника транспортного засобу. Поліцейський при здійсненні поверхневої перевірки має право вимагати відкрити кришку багажника та/або двері салону.

Під час поверхневої перевірки речі або транспортного засобу особа повинна самостійно показати поліцейському вміст особистих речей чи транспортного засобу.

При виявленні в ході поверхневої перевірки будь-яких слідів правопорушення поліцейський забезпечує їх схоронність та огляд відповідно до вимог статті 237 Кримінального процесуального кодексу України.

**892. По́вна ма́са** (тра́нспортного за́собу) – один із вагових параметрів автомобіля; маса спорядженого транспортного засобу з вантажем, водієм та пасажирами, яка встановлюється підприємством-виробником як максимально допустима технічна характеристика (табл. 1).

Таблиця 1

**Показники повної маси транспортних засобів**

| Показник | Марка автомобіля | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Москвич-2141 | ВАЗ-2107 | ЗАЗ «Таврія» | VW T-Roc | ГАЗ-24 «Волга» |
| **Вантажопідйомність, кг або кількість місць** | 5 місць | 5 місць | 4–5 місць | 5 місць | 7 місць або 2 місця та 400 кг вантажу |
| **Власна маса, кг** | 1090 | 1050 | 745 | 1440 | 1420–1820 |
| **Повна маса, кг** | 1455 | 1430 | 1110 | 1950 | 1900 |

За повну масу автопоїзда, тобто зчеплених транспортних засобів, що рухаються як одне ціле, приймається сума повних мас транспортних засобів, які входять в його склад.

Масу автомобіля складають, крім маси самого автомобіля, маса заправленого палива, масла, рідини, що охолоджує, і маса спорядження.

3.23

**893. «Поворо́т лів о́руч забор о́нено»** – дорожній знак 3.23, який забороняє поворот ліворуч усім транспортним засобам, за винятком маршрутних транспортних засобів, що рухається за встановленими маршрутами. Належить до групи заборонних знаків. Застосовується для заборони виконання лівого повороту на найближчому перехресті, якщо необхідний порядок руху неможливо забезпечити за допомогою знаків 4.1 «Рух прямо», 4.2 «Рух праворуч», 4.3 «Рух ліворуч», 4.4 «Рух прямо або праворуч», 4.5 «Рух прямо або ліворуч», 4.6 «Рух праворуч або ліворуч» або 5.16 «Напрямки руху по смугах» та 5.18 «Напрямок руху по смузі». Може встановлюватися на дорогах із розділювальною смугою – тільки на розділювальній смузі, а коли розділювальна смуга відсутня і кількість смуг для зустрічного руху не більше двох – то лише на лівому боці дороги. Якщо на дорозі немає розділювальної смуги та кількість смуг для зустрічного руху більше двох, то знак 3.23 може встановлюватися над крайньою лівою смугою руху.

Дія цього знака поширюється безпосередньо на те перехрестя проїзної частини, перед яким він встановлений. Якщо необхідно заборонити поворот ліворуч тільки одному виду транспортних засобів, то під ним може встановлюватись одна з табличок 7.5.1–7.5.9 «Вид транспортного засобу». Розворот для руху у зворотньому напрямку за знаком 3.23 дозволяється.

3.22

**894. «Поворо́т прав о́руч забор о́нено»** – дорожній знак 3.22, який забороняє поворот праворуч всім транспортним засобам, за винятком маршрутних транспортних засобів, що рухаються за встановленим маршрутом. Належить до групи заборонних знаків. Застосовується для заборони правого повороту на найближчому перехресті у випадках, коли необхідний порядок руху неможливо забезпечити

за допомогою знаків 4.1 «Рух прямо», 4.2 «Рух праворуч», 4.3 «Рух ліворуч», 4.4 «Рух прямо або праворуч», 4.5 «Рух прямо або ліворуч», 4.6 «Рух праворуч або ліворуч» або 5.16 «Напрямки руху по смугах» та 5.18 «Напрямок руху по смузі».

Дія знака поширюється безпосередньо на те перехрестя проїзних частин, перед яким він встановлений.

Якщо необхідно заборонити поворот праворуч лише одному виду транспортних засобів, то під знаком 3.22 може встановлюватись одна з табличок 7.5.1–7.5.9 «Вид транспортного засобу».

**895. Повто́рне вимі́рювання і зва́жування** (тра́нспортного за́собу) – будь-яке наступне вимірювання транспортного засобу, що перебуває в межах одного стаціонарного або пересувного пункту габаритно-вагового контролю, з часу в'їзду такого транспортного засобу на територію пункту до виїзду з неї. Не є повторним вимірювання, яке проводиться через технічні перебої в роботі вимірювального і зважувального обладнання, що не суперечить вимогам затвердженої спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології методики.

**896. Повто́рність правопору́шення** (*юрид.*) – повторне вчинення *протягом року* адміністративного правопорушення, відповідальність за яке передбачена відповідними статтями КУпАП та визначається за фактами винесених постанов у справах про адміністративні правопорушення, які набрали законної сили (крім правопорушень, відповідальність за які передбачена частиною третьою статті 130 КУпАП).

**897. Пов'я́зка** (*мед.*) – комплекс медичних засобів, котрі накладаються на тіло хворого при різних пошкодженнях і захворюваннях (*перев'язка*); перев'язувальний матеріал, який спеціальним чином закріплено на поверхні тіла. Найбільш часто пов'язки накладаються з метою закриття ран, для попередження інфікування рани і зупинки кровотечі.

**898. Пого́дження маршру́ту великовагови́х та великогабари́тних тра́нспортних за́собів** – документ, що видається дорожніми, комунальними, залізничними та іншими

підприємствами і організаціями, який підтверджує можливість безпечного проїзду маршрутом. Погодження маршруту великовагових та великогабаритних транспортних засобів є підставою для видачі дозволу на рух.

**899. Погóдження маршрýту рýху трáнспортних зáсобів під час дорóжнього перевéзення небезпéчних вантажíв** – погодження з Національною поліцією України руху транспортних засобів конкретними вулицями та дорогами, що обумовлює недопущення проїзду через комерційні або житлові райони, екологічно чутливі райони, промислові зони з небезпечними об'єктами або дорогами транспортних засобів, які становлять серйозну фізичну небезпеку для учасників руху; вимоги щодо руху та стоянки в разі несприятливих погодних умов, землетрусів, аварій, страйків, громадських заворушень або військових дій; обмеження руху транспортних засобів у певні дні тижня або року.

**900. «Подáчу звукового сигнáлу заборóнено»** – дорожній знак 3.33, який забороняє користуватися звуковими сигналами, крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді. Належить до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, що розташовані поза населеними пунктами, позначені знаком 5.49 «Початок населеного пункту», що проходять в безпосередній близькості від санаторіїв, будинків відпочинку, літніх дитячих таборів, лікарень тощо.

3.33

Дія знака поширюється від місця встановлення до найближчого перехрестя. Він може бути повторно встановлений за перехрестям, якщо необхідно зберегти обмеження, введене знаком 3.33, встановленим відповідно до перехрестя. При необхідності зона дії знака 3.33 може бути зменшена застосуванням таблички 7.2.1 «Зона дії». Під знаком 3.33 може застосовуватись одна з табличок 7.4.4–7.4.7 «Дні тижня і час доби, протягом яких діє знак», що обмежує дію знака у часі.

**901. Подоля́ння кана́в і рові́в** (бе́зпечні умови́ експлуата́ції тра́нспортного за́собу) – для того, щоб під час руху бездоріжжям успішно долати канави й рови, водієві варто дотримуватися таких рекомендацій: 1) неглибокі

й вузькі канави, рови необхідно долати під прямим кутом до їх країв на пониженій передачі і на мінімальній швидкості руху; 2) для подолання глибоких канав та ровів треба спочатку підкопати їх краї, рухатися повільно, без розгону, на першій передачі, під прямим кутом до краю канави чи рову; 3) вузькі канави й рови перетинати під кутом не варто, так як це може спричинити втрату керованості чи перекидання автомобіля; 4) широкі канави чи рови, навпаки, слід перетинати навскоси, перед тим зрівнявши їх краї лопатою, а в разі потреби «вимостити» їх дно гіллям чи іншим твердим підручним матеріалом (камінням, підсипати ґрунт тощо); 5) з'їжджати до канави необхідно обережно, на низькій передачі, з мінімальною швидкістю; наближаючись до дна, доцільно збільшити швидкість руху, щоб, використовуючи інерцію автомобіля, подолати протилежний схил.

Ріллею слід рухатись на нижчій передачі вздовж борозни або під гострим кутом до неї, міцно утримуючи в руках рульове колесо.

**902. Подра́знюючі речови́ни** (*мед.*) – викликають подразнення слизистих оболонок, дихальних шляхів, очей, легень, шкіри. Наприклад, вплив небезпечних речовин на організм водія при порушенні правил їх перевезення у спеціальному резервуарі (контейнері, тарі тощо).

**903. Поже́жа** – неконтрольований процес знищування або пошкодження вогнем майна, під час якого виникають чинники, небезпечні для істот та навколишнього природного середовища. Наприклад, загорання автомобіля під час ДТП внаслідок перекидання, зіткнення тощо.

**904. Поже́жна безпе́ка** – відсутність неприпустимого ризику виникнення і розвитку пожеж та пов'язаної з ними можливості завдання шкоди живим істотам, матеріальним цінностям і довкіллю. Чітке дотримання водієм встановлених протипожежних заходів при експлуатації транспортного засобу, особливо при перевезенні легкозаймистих речовин (бензину, газу, дизельного палива тощо).

**905. Позашта́тні водії́** (*поліц.*) – працівники органів поліції, які не перебувають на посадах водіїв (судноводіїв),

але мають посвідчення водія відповідної категорії та керують закріпленими за ними транспортними засобами.

**906. Позна́чення смуг ру́ху** – нанесені на поверхню покриття проїзної частини дороги лінії розмітки, що визначають межі (ширину) смуг руху в попутному або протилежному напрямку.

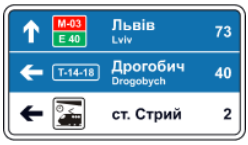
**907. По́їзд** – сформований і зчеплений состав вагонів з одним або кількома діючими локомотивами чи моторними вагонами, що мають установлені сигнали. Локомотиви без вагонів, моторні вагони та спеціальний самохідний рухомий склад, що відправляються на перегін, вважаються поїздом.

**908. Пока́жчик ві́дстаней (підтве́рдження маршру́ту)** – дорожній знак 5.61, котрий вказує відстань до населених пунктів, що розміщені на маршруті. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється на виїздах з міст та інших великих населених пунктів, а на ділянках доріг між ними – не рідше ніж через 40 км.

5.61

На цих знаках з синім фоном на автомагістралі вставки з номером маршруту (дороги) мають зелений колір, а на решти дорогах, в тому числі і в населених пунктах – червоний.

**909. «Пока́жчик на́прямків»** – дорожній знак 5.60, котрий за допомогою стрілок вказує кілька напрямків руху до зазначених на ньому населених пунктів або до інших об’єктів. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо перед перехрестями. На знаках може бути зазначено відстані до позначених на них об’єктів (км), нанесено символи автомагістралі, аеропорту, залізничної станції, спортивні та інші піктограми, зображення знаків 3.2 «Рух механічних транспортних засобів заборонено», 3.3 «Рух вантажних автомобілів заборонено», 3.4 «Рух з причепом заборонено», 3.5 «Рух тракторів заборонено», 3.6 «Рух мотоциклів заборонено», 3.7 «Рух на мопедах заборонено», 3.8 «Рух на велосипедах заборонено», 3.11 «Рух гужових



5.60

5.60

возів (саней) заборонено», 3.12 «Рух транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, заборонено», 3.13 «Рух транспортних засобів, що перевозять вибухові та легкозаймисті вантажі, заборонено», 3.14 «Рух транспортних засобів, що перевозять речовини, які забруднюють воду, заборонено», 3.15 «Рух транспортних засобів, маса яких перевищує … т, заборонено», 3.16 «Рух транспортних засобів, навантаження на вісь яких перевищує … т, заборонено», 3.17 «Рух транспортних засобів, ширина яких перевищує … м, заборонено», 3.18 «Рух транспортних засобів, висота яких перевищує … м, заборонено», 3.19 «Рух транспортних засобів, довжина яких перевищує … м, заборонено», 3.20 «Рух транспортних засобів без додержання дистанції … м, заборонено», 3.29 «Обмеження максимальної швидкості», 3.31 «Зона обмеження максимальної швидкості», 5.1 «Автомагістраль», 5.3 «Дорога для автомобілів», 5.31.1–5.31.3 «Напрямок руху для вантажних автомобілів», 5.32.1–5.32.3 «Тупик», 5.33 «Рекомендована швидкість», 5.42.1 та 5.42.2 «Місце для стоянки», 5.66 «Номер маршруту (дороги)», 5.82.1 «Платна дорога», 5.83.1 «Платна дорога», 6.1–6.23 (всі знаки сервісу). Написи на знаках 5.60 можуть бути продубльовані латинськими літерами.

Знаки застосовуються для позначення напрямку руху до населених пунктів або інших об'єктів.

Знаки встановлюються безпосередньо перед перехрестям або з'їздом з дороги. Якщо дорога має не більше двох смуг для руху в обох напрямках, знак може бути встановлений зліва від дороги, а при наявності розділювальної смуги – і на ній.

Знаки 5.60, що встановлені поза населеним пунктом, мають *зелений або синій фон*, якщо вони встановлені відповідно на автомагістралі чи іншій дорозі.

Вставка на синьому або зеленому фоні означає, що рух до зазначеного населеного пункту або об'єкта здійснюється відповідно по дорозі іншій, ніж автомагістраль, чи по автомагістралі.

Знаки 5.60, встановлені в населеному пункті, мають *білий фон*. Вставки на синьому або зеленому фоні означають, що рух до зазначеного населеного пункту або об'єкта

здійснюється відповідно по дорозі іншій, ніж автомагістраль, чи по автомагістралі.

Написи на знаках можуть бути продубльовані латинськими літерами на дорогах, по яких проходять маршрути, позначені знаком 5.66 з зеленим тлом.

На вставках знаків 5.60 можуть зазначатися номери доріг (маршрутів), що мають такі значення:

Є – Європейська мережа доріг (букви і цифри білого кольору на зеленому фоні;

М – міжнародні, Н – національні (букви і цифри білого кольору на червоному фоні);

Р – регіональні, Т – територіальні (букви білого кольору на синьому фоні);

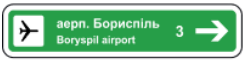
О – обласні, С – районні (букви чорного кольору на білому фоні).

**910. «Пока́жчик на́прямків і ві́дстані до аварі́йних ви́ходів»** – дорожній знак 5.81, котрий застосовується для зазначення напрямку і відстані до найближчих аварійних виходів з тунелю. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються на вказаних відстанях до аварійного виходу, які зазначені на знакові.

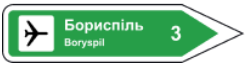
5.81

На основі оперативного аналізу вказаних на знаках відстаней до найближчого аварійного виходу учасник дорожнього руху (рятувальник) у надзвичайні ситуації завдяки цій інформації має можливість обрати для себе коротший шлях до них для залишення небезпечного місця.

**911. «Пока́жчик на́прямку»** – дорожній знак 5.59, що застосовується для зазначення одного напрямку руху до населених пунктів або до інших об'єктів. На знаках 5.59 може бути зазначено відстані до позначених на них об'єктів (км), нанесено зображення знаків 3.2–3.8, 3.11–3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.31.1–5.33, 5.42.1, 5.42.2, 5.66, 5.82.1, 5.83.1, 6.1–6.23 (*значення знаків див. в попередній статті*), символи аеропорту та інші піктограми. Написи на знаках 5.59 дублюються латинськими літерами. Знаки застосовуються для позначення напрямку руху до населених пунктів або інших об'єктів. Знак 5.59,



5.59



5.59

5.59

виконаний на коричневому фоні, інформує про напрямок руху до пам'яток. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.59

Знаки встановлюються безпосередньо перед перехрестям або з'їздом з дороги. Якщо дорога має не більше двох смуг для руху в обох напрямках, знак може бути встановлений зліва від дороги, а при наявності розділювальної смуги – і на ній.

5.59

Знаки 5.59, що встановлені поза населеним пунктом, мають зелений або синій фон, якщо вони встановлені відповідно на автомагістралі чи іншій дорозі.

Вставка на синьому або зеленому фоні означає, що рух до зазначеного населеного пункту або об'єкта здійснюється відповідно по дорозі іншій, ніж автомагістраль, чи по автомагістралі.

Знаки 5.59, встановлені в населеному пункті, мають білий фон. Вставки на синьому або зеленому фоні означають, що рух до зазначеного населеного пункту або об'єкта здійснюється відповідно по дорозі іншій, ніж автомагістраль, чи по автомагістралі.

Написи на знаках можуть бути продубльовані латинськими літерами на дорогах, по яких проходять маршрути, позначені знаком 5.66 з зеленим тлом.

На вставках знаків 5.59 можуть зазначатися номери доріг (маршрутів), що мають такі значення: Є – Європейська мережа доріг (букви і цифри білого кольору на зеленому фоні; М – міжнародні, Н – національні (букви і цифри білого кольору на червоному фоні); Р – регіональні, Т – територіальні (букви білого кольору на синьому фоні); О – обласні, С – районні (букви чорного кольору на білому фоні).

**912. «Пока́жчик на́прямку і ві́дстані до аварі́йного ви́ходу»** – дорожні знаки 5.80.1, 5.80.2, котрі вказують на напрямок переміщення до облаштованого аварійного виходу з виробничого приміщення (тунелю). Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються на певній відстані до аварійного виходу, яка вказана на знакові.

5.80.1

5.80.2

Знаки 5.80.1 та 5.80.2 застосовуються для зазначення напрямку і відстані до найближчих аварійних виходів з тунелю.

Ці дорожні знаки дають можливість учасникові дорожнього руху краще зорієнтуватися на місцевості (в тунелі) в екстремальній ситуації (наприклад, при транспортуванні потерпілих в ДТП), розраховувати власні сили (сили та засоби рятувальників) та час для залишення виробничого приміщення або підземної споруди, яка має два виходи на поверхню.

**913. Поліце́йський** (*юрид.*) – громадянин України, який склав Присягу поліцейського, проходить службу на відповідних посадах у поліції і якому присвоєно спеціальне звання поліції. Поліцейський має службове посвідчення та спеціальний жетон. Зразки та порядок видання службових посвідчень та спеціальних жетонів затверджує Міністр внутрішніх справ України.

**914. Поліце́йський за́хід** (*юрид.*) − це дія або комплекс дій превентивного або примусового характеру, що обмежує певні права і свободи людини та застосовується поліцейськими відповідно до закону для забезпечення виконання покладених на поліцію повноважень. Поліцейський захід застосовується виключно для виконання повноважень поліції. Обраний поліцейський захід має бути *законним*, *необхідним*, *пропорційним* та *ефективним*. Обраний поліцейський захід *є законним*, якщо він визначений законом. Поліцейському заборонено застосовувати будь-які інші заходи, ніж визначені законами України. Обраний поліцейський захід *є необхідним*, якщо для виконання повноважень поліції неможливо застосувати інший захід або його застосування буде неефективним, а також якщо такий захід заподіє найменшу шкоду як адресату заходу, так і іншим особам. Застосований поліцейський захід *є пропорційним*, якщо шкода, заподіяна охоронюваним законом правам і свободам людини або інтересам суспільства чи держави, не перевищує блага, для захисту якого він застосований, або створеної загрози заподіяння шкоди. Обраний поліцейський захід *є ефективним*, якщо його застосування

забезпечує виконання повноважень поліції. Поліцейський *захід припиняється*, якщо досягнуто мети його застосування, якщо неможливість досягнення мети заходу є очевидною або якщо немає необхідності у подальшому застосуванні такого заходу.

**915. Поліце́йські за́ходи при́мусу** (*ЗУ «Про Національну поліцію»*) (*юрид.*) – поліція під час виконання повноважень, визначених цим Законом, уповноважена застосовувати такі заходи примусу: 1) фізичний вплив (сила); 2) застосування спеціальних засобів; 3) застосування вогнепальної зброї.

*Фізичним впливом є* застосування будь-якої фізичної сили, а також спеціальних прийомів боротьби з метою припинення протиправних дій правопорушників.

*Спеціальні засоби як поліцейські заходи примусу* – це сукупність пристроїв, приладів і предметів, спеціально виготовлених, конструктивно призначених і технічно придатних для захисту людей від ураження різними предметами (у тому числі від зброї), тимчасового (відворотного) ураження людини (правопорушника, супротивника), пригнічення чи обмеження волі людини (психологічної чи фізичної) шляхом здійснення впливу на неї чи предмети, що її оточують, з чітким регулюванням підстав і правил застосування таких засобів та службових тварин.

Для виконання своїх повноважень поліцейські можуть використовувати такі спеціальні засоби: 1) гумові та пластикові кийки; 2) електрошокові пристрої контактної та контактно-дистанційної дії; 3) засоби обмеження рухомості (кайданки, сітки для зв'язування тощо); 4) засоби, споряджені речовинами сльозогінної та дратівної дії; 5) засоби примусової зупинки транспорту; 6) спеціальні маркувальні та фарбувальні засоби; 7) службові собаки та службові коні; 8) пристрої, гранати та боєприпаси світлозвукової дії; 9) засоби акустичного та мікрохвильового впливу; 10) пристрої, гранати, боєприпаси та малогабаритні підривні пристрої для руйнування перешкод і примусового відчинення приміщень; 11) пристрої для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями метальними

снарядами несмертельної дії; 12) засоби, споряджені безпечними димоутворюючими препаратами; 13) водомети, бронемашини та інші спеціальні транспортні засоби.

Поліцейський за жодних обставин не може застосовувати заходи примусу, не визначені цим Законом. Не є заходом примусу використання поліцейським засобів індивідуального захисту (шоломів, бронежилетів та іншого спеціального екіпірування). Поліцейський зобов'язаний негайно зупинити застосування певного виду заходу примусу в момент досягнення очікуваного результату. Норми забезпечення підрозділів поліції спеціальними засобами та вогнепальною зброєю встановлюються Міністром внутрішніх справ України.

**916. Попере́джувальні зна́ки** – засоби регулювання дорожнього руху, котрі призначені для завчасного інформування учасників руху про характер небезпеки та місце розташування небезпечної ділянки дороги, рух якою вимагає вжиття заходів, що відповідають обстановці.

Типова форма групи попереджувальних знаків

П.з. мають форму рівностороннього трикутника, прямокутника і двох похилих смуг, що перехрещуються, з жовтим або білим фоном. Позначення на знаках чорного або червоного кольору, облямівка відповідно червоного або чорного кольору.

**917. Попере́джувальні сигна́ли** – сигнали, що подаються водієм увімкненням відповідних світлових приладів транспортного засобу, а за їх відсутності чи несправності – рукою, для попередження інших учасників руху про зміну напрямку руху або про інший маневр.

Водій транспортного засобу зобов'язаний щоразу перед початком руху, зупинкою, перестроюванням, поворотом чи розворотом подавати попереджувальні сигнали. Подача попереджувальних сигналів має бути завчасною, до початку виконання маневру з метою інформації всіх учасників руху про наміри зміни напрямку руху. Правила дорожнього руху не вказують, на якій відстані від місця виконання маневру необхідно подавати попереджувальні сигнали. Однак для своєчасного попередження всіх учасників руху, особливо водіїв транспортних засобів зустрічного напрямку,

попереджувальні сигнали треба подавати не менше ніж за 50–100 м у населеному пункті і 150–200 м поза населеним пунктом (в середньому за 5 с до початку маневру).

Припинення подачі попереджувального сигналу необхідно зробити відразу після завершення маневру, подача сигналу рукою може бути припинена безпосередньо перед виконанням маневру. Попереджувальні сигнали повинні подаватися водієм завжди незалежно від того, є транспортні засоби на дорозі чи їх немає.

Для повороту ліворуч, розвороту, дозволеного обгону ліворуч, перестроювання в лівий ряд, об'їзду ліворуч транспортного засобу або іншої перешкоди, перед початком руху після стоянки (зупинки) біля правого краю проїзної частини водій зобов'язаний включити лівий покажчик повороту, а за відсутності світлового покажчика чи його пошкодження – витягнути ліву руку убік, або праву, зігнуту в лікті, – вгору (рис. 1, а).

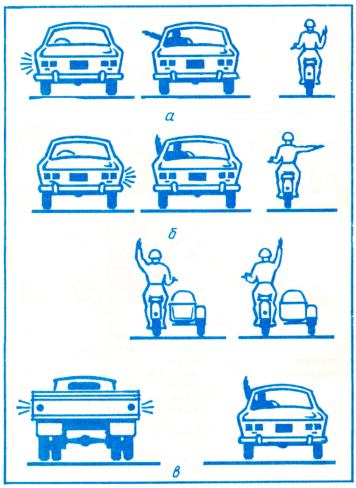



**Рис. 1.** *Попереджувальні сигнали, які подаються водієм рукою*

Для повороту праворуч, перестроювання в правий ряд, завершення обгону, об'їзду перешкоди праворуч, перед

початком руху після стоянки (зупинки) біля лівого краю проїзної частини водій зобов'язаний включити правий покажчик повороту, а за його відсутності чи пошкодження – витягнути праву руку убік або ліву, зігнуту в лікті, – вгору (рис. 1, б).

У механічних транспортних засобів при гальмуванні повинен автоматично включатися стоп-сигнал, а якщо він відсутній або несправний, то водій зобов'язаний подати сигнал рукою: перед гальмуванням підняти ліву або праву руку вгору (рис. 1, в).

Подача попереджувальних сигналів не дає водієві транспортного засобу переваг перед іншими учасниками дорожнього руху та не звільняє його від вживання необхідних запобіжних заходів. При здійсненні маневру водій зобов'язаний вжити запобіжних заходів, щоб своїм маневром не створити перешкод для інших учасників руху. Попереджувальним сигналом про обгін може бути перемикання світла фар у нічний час або подача звукового сигналу поза населеними пунктами.

На транспортному засобі під час руху в організованій колоні у світлу пору доби незалежно від умов видимості має бути включене ближнє світло фар.

Водії транспортних засобів, що мають аварійну світлову сигналізацію, повинні застосовувати її при виникненні під час руху транспортного засобу технічної несправності або при хворобливому стані водія, що загрожують безпеці руху та потребують негайної зупинки, а також в інших випадках (див. ст. Загальні обов'язки водіїв, Зупинка, Стоянка, Зовнішні світові прилади).

5.51

Подача звукового сигналу дозволена поза населеними пунктами та в населених пунктах, позначених знаком 5.51 «Початок населеного пункту» за відсутності знака 3.33 «Подачу звукового сигналу заборонено».

3.33

У населених пунктах, позначених дорожнім знаком 5.49 «Початок населеного пункту», подача звукових сигналів заборонена, за винятком випадків подачі сигналів для попередження дорожньо-транспортної пригоди.

**918. Попере́дній ана́ліз небезпе́к** – аналіз загальних груп небезпек, присутніх в системі, їх розвитку та

рекомендації щодо контролю; перший етап у визначенні та класифікації небезпек, які мають місце в системі. Має місце при аналізі причин збільшення випадків ДТП на окремій ділянці дороги чи в окремий період часу.

**919. «Попере́дній пока́жчик на́прямків»** – дорожні знаки 5.57, що вказують напрямок руху до зазначених на знаках населених пунктів або інших об'єктів. Належать до групи інформаційно-вказівних знаків. Можуть також застосовуватися для вказівки номера маршруту, схеми. Крім того, на них можуть бути нанесені символи автомагістралі, аеропорту, спортивних піктограм, схема маршруту об'їзду за аналогією зі знаком 5.63 «Схема об'їзду», зображення інших знаків, що інформують про особливості руху. У нижній частині знака 5.57 вказується відстань від місця встановлення знака до перехрестя або початку смуги гальмування.

5.57

5.57

Для полегшення пошуку потрібної інформації за умов дефіциту часу встановлено три кольори фону знаків: зелений, синій та білий.

На знаках 5.57, встановлених поза населеним пунктом, зелений або синій фон, на якому нанесено напис, незалежно від того, загальний це фон, або фон вставки (частини знака), означає, що безпосередньо за перехрестям рух до зазначеного пункту здійснюватиметься відповідно по автомагістралі (зелений) або звичайною дорогою (синій фон).

5.57

На знаку, встановленому в населеному пункті (знак 5.57 у цьому випадку має загальне біле тло), зелений або синій фон означає, що до зазначеного на знаку населеного пункту або об'єкта безпосередньо за межами цього населеного пункту рух здійснюватиметься відповідно автомагістраллю або звичайною дорогою. Білий фон означає, що об'єкт розташований у цьому населеному пункті. Виняток становлять знаки 5.57, що встановлені в населених пунктах і які мають лише назву інших населених пунктів, у цьому випадку їх фон залишається синім.

5.57

5.57

Колірне кодування сприяє кращій орієнтації водіїв на дорогах, тому що відпадає необхідність «читати» поспіль усі вказівники напрямків.

**920. «Попере́дній пока́жчик на́прямку»** – дорожній знак 5.58, котрий застосовується для зазначення населених пунктів або об'єктів, що розташовані в одному напрямку руху. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.58

Знак 5.58 встановлюють над проїзною частиною дороги безпосередньо перед початком смуги гальмування, а при її відсутності – на відстані 150 м до перехрестя поза населеними пунктами і 50 м – у населених пунктах.

На дорогах з двома або трьома смугами для руху в обох напрямках знак 5.58 встановлюється на ділянках доріг, де розміщення знака 5.57 неможливо (високі насипи, глибокі виїмки, наявність будівель, зелених насаджень тощо), а також перед перехрестями, де для ліво- і правоповоротного транспортного потоку відводяться окремі смуги. У цьому випадку знак 5.58 встановлюється на відстані 300 м до перехрестя або початку смуги гальмування поза населеними пунктами і 50 м – у населених пунктах, а на автомагістралях, крім того, і на відстані 800 м до перехрестя або початку смуги гальмування.

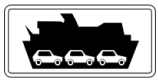
5.58

Знаки 5.58, що встановлені поза населеним пунктом, мають зелений або синій фон, якщо вони встановлені відповідно на автомагістралі чи іншій дорозі. Вставка на синьому або зеленому фоні означає, що рух до зазначеного населеного пункту або об'єкта здійснюється відповідно по дорозі іншій, ніж автомагістраль, чи по автомагістралі. Знаки 5.58, які встановлені у населеному пункті, мають білий фон. Вставки на синьому або зеленому фоні означають, що рух до зазначеного населеного пункту або об'єкта здійснюється відповідно по дорозі іншій, ніж автомагістраль, чи по автомагістралі. Написи на знаку можуть бути продубльовані латинськими літерами на дорогах, по яких проходять маршрути, позначені знаком 5.66 з зеленим тлом.

**921. Попере́дній про́даж квитків** – продаж квитків за добу до відправлення автобуса в рейс.

**922. Пора́нення** (*мед.*) – порушення цілісності шкірних покривів або слизових оболонок людини, котрі супроводжуються болем, зовнішньою або внутрішньою кровотечею, пошкодженням внутрішніх органів, а нерідко – й переломами кісток.

**923. «Поро́мна перепра́ва»** – табличка до дорожніх знаків 7.11, котра вказує на наближення до поромної переправи і застосовується із знаком 1.8 «Виїзд на набережну або берег». Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків.


7.11

Табличка 7.11 «Поромна переправа» застосовується із дорожнім знаком 1.8 «Виїзд на набережну або берег» та вказує на наближення до поромної переправи.

**924. Поря́док застосува́ння поліце́йських за́ходів при́мусу** (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) – поліцейський зобов'язаний заздалегідь попередити особу про застосування фізичної сили, спеціальних засобів і вогнепальної зброї і надати їй достатньо часу для виконання законної вимоги поліцейського, крім випадку, коли зволікання може спричинити посягання на життя і здоров'я особи чи та/або поліцейського або інші тяжкі наслідки, або в ситуації, що склалася, таке попередження є невиправданим або неможливим.

Попередження може бути зроблено голосом, а за значної відстані або звернення до великої групи людей – через гучномовні установки, підсилювачі звуку. Вид та інтенсивність застосування заходів примусу визначаються з урахуванням конкретної ситуації, характеру правопорушення та індивідуальних особливостей особи, яка вчинила правопорушення. Поліцейські зобов'язані надавати невідкладну медичну допомогу особам, які постраждали в результаті застосування заходів примусу.

Заборонено застосування фізичної сили, спеціальних засобів і вогнепальної зброї до жінок з явними ознаками вагітності, малолітніх осіб, осіб з явними ознаками обмежених можливостей або старості, крім випадків учинення ними збройного чи групового нападу, учинення збройного

опору поліцейському, що загрожує життю і здоров'ю інших осіб або поліцейських, якщо відбити такий напад або опір іншими способами і засобами неможливо.

**925. Посві́дчення водія́** – документ, який дає право на керування транспортним засобом відповідної категорії. Посвідчення водія відповідної категорії дійсне протягом ***30 років*** з дати його видачі, крім посвідчення водія, що видане особі вперше. Посвідчення водія, видане особі вперше, дійсне протягом ***двох років*** з дня його видачі з обмеженим правом керування транспортним засобом (обмежена максимальна швидкість руху до 70 км/год).

Бланк національного посвідчення водія має вигляд пластикової картки типу ID-1 з імплантованим захисним елементом. Формат картки становить 54 х 85,6 (±0,75) міліметра. Для його виготовлення використовується багатошаровий полімерний матеріал – полікарбонат. Текст з обох боків бланка посвідчення друкується українською і англійською мовами фарбою чорного кольору, яка стає невидимою під дією джерела інфрачервоного опромінення. На лицьовому боці бланка посвідчення у верхній частині бланка посвідчення – назва держави «Україна» та назва документа «ПОСВІДЧЕННЯ ВОДІЯ» українською, російською, англійською та французькою мовами; код держави «UA» та нанесено стилізоване зображення Державного Прапора України (у верхньому правому куті). Також назва документа червоним кольором вказана українською, англійською, французькою, німецькою, іспанською, шведською, італійською мовами.

Нижче послідовно згори донизу надруковано номери полів (текст не друкується), в яких зазначається:

| Номер поля | Інформація, що зазначається у полі |
|---|---|
| 1. | Прізвище |
| 2. | Ім'я та по батькові |
| 3. | Дата та місце народження |
| 4a. | Дата видачі |
| 4b. | Дата закінчення строку дії |
| 4c. | Назва (код) установи, яка видала посвідчення |

| | |
|---|---|
| (4d). | Запис № |
| 5. | Серія і номер посвідчення |
| 6. | Фотографія власника (номер поля не друкується) |
| 7. | Підпис власника |
| 9. | Категорія |

У полі «(4d).» в разі наявності зазначається унікальний номер запису в Єдиному державному демографічному реєстрі.

На лицьовому та зворотньому боці бланка посвідчення розміщено імплантований захисний елемент – стилізоване зображення малого Державного Герба України.

На зворотньому боці бланку П.в. ліворуч уздовж короткої сторони – перелік відомостей, які вносяться в документ

1. Прізвище – Surname.
2. Ім'я та по батькові – Given name (s).
3. Дата і місце народження – Date and place of birth.

4a. Дата видачі – Date of issue.

4b. Дата закінчення строку дії – Expiry date.

4c. Назва установи, яка видала посвідчення – Issuing authority.

(4d). Запис № – Record No.

5. Серія і номер посвідчення – Licence number.
7. Підпис власника – Holder's signature.
9. Категорія – Category.
10. Категорія дійсна з – Category issuing date.
11. Категорія дійсна до – Category expire.
12. Обмеження – Restrictions.
14. Група крові (резус-фактор) – Blood type (Rh factor) / Згода на донорство (так/ні) – Consent for donation (yes/no).").

Праворуч надруковано таблицю з категоріями транспортних засобів, піктограмами та полями, позначеними цифрами «9.», «10.», «11.», «12.», та поле «14.» для внесення таких даних;

у полі «10.» зазначається дата відкриття відповідної категорії на право керування транспортними засобами, а в полі «11.» – дата закінчення дії відповідної категорії;

у полі «14.» інформація про надання письмової згоди або незгоди на посмертне донорство вноситься тільки за письмовою згодою особи;

способом лазерного гравіювання наноситься серія і номер бланка посвідчення, які складаються з трьох літер, шести цифр, та реквізити підприємства-виробника.

ПКМ України від 13 березня 2013 р. № 185 (дію зупинено від 15.06.2013 року на підставі постанови КМУ від 12.06.2013 № 415) встановлено, що документи (П.в. – *уточнено нами*), видані до набрання чинності цією постановою, є чинними протягом строку, на який їх було видано; посвідчення водія на право керування транспортними засобами категорії *A*, *A1*, *B* та *B1*, оформлені і видані після набрання чинності цією постановою, є дійсними *протягом двадцяти років* з дати їх видачі, інших категорій – протягом *десяти років* із зазначеної дати. Такі посвідчення підлягають обміну в установленому порядку.

П.в. може бути видано ТСЦ МВС України особам, які отримали позитивний медичний висновок, попередньо пройшли курс навчання з підготовки водіїв автомобілів, мотоциклів чи автобусів (тролейбусів, трамваїв) і успішно склади екзамени в ТСЦ МВС України. До складання в ТСЦ МВС України екзаменів на право керування транспортними засобами допускаються особи, які пройшли відповідну підготовку в акредитованому закладі, в тому числі підготовку в індивідуальному порядку.

Водій механічного транспортного засобу зобов'язаний завжди мати при собі П.в. П.в. має обов'язковий голографічний захист. Передача водійського посвідчення для використання іншою особою заборонена. П.в. можна передавати для перевірки тільки працівникам поліції. За підробку П.в. чинне законодавство встановлює кримінальну відповідальність.

Водії, які прибувають в Україну з іншої країни, а також водіям-громадянам України, які виїжджають за кордон, видається національне або міжнародне П.в. (терміном на три роки).

Всі транспортні засоби, на керування котрих видається П.в., розділені на чотирнадцять категорій і позначаються

латинськими літерами A1, A, B1, B, C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE і E:

A1 – мопеди, моторолери та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт;

A – мотоцикли та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом 50 куб. см і більше або електродвигун потужністю 4 кВт і більше;

B1 – квадро- і трицикли, мотоцикли з боковим причепом, мотоколяски та інші триколісні (чотириколісні) мототранспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кілограмів;

B – автомобілі, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кілограмів (7700 фунтів), а кількість сидячих місць, крім сидіння водія, – восьми, состав транспортних засобів з тягачем категорії B та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

C1 – призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких становить від 3500 до 7500 кілограмів (від 7700 до 16500 фунтів), состав транспортних засобів з тягачем категорії C1 та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

C – призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких перевищує 7500 кілограмів (16500 фунтів), состав транспортних засобів з тягачем категорії C та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

D1 – призначені для перевезення пасажирів автобуси, у яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, не перевищує 16, состав транспортних засобів з тягачем категорії D1 та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

D – призначені для перевезення пасажирів автобуси, у яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, більше 16, состав транспортних засобів з тягачем категорії D та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів;

BE, C1E, CE, D1E, DE – состави транспортних засобів з тягачем категорії B, C1, C, D1 або D та причепом, повна маса якого перевищує 750 кілограмів;

Т – трамваї та тролейбуси.

Для керування трактором і спеціальними комунальними чи дорожніми машинами, сконструйованими не на автомобільних шасі, необхідно мати посвідчення, котре видане кваліфікаційною комісією того відомства, в підпорядкуванні котрого знаходяться зазначені транспортні засоби.

**926. По́слуга з переве́зення пасажи́рів чи вантажі́в** – перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату.

**927. Постражда́лі вна́слідок надзвича́йної ситуа́ції техноге́нного або́ приро́дного хара́ктеру** – особи, здоров'ю яких заподіяна шкода внаслідок надзвичайної ситуації.

**928. Потерпі́лі –** особи, життю та здоров'ю яких унаслідок дорожньо-транспортних пригод заподіяно шкоду та/або яким завдано матеріальних збитків; особа (людина, громадянин), що перебуває у невідкладному стані і має у зв'язку з цим потребу у невідкладній допомозі. Не плутати з іншими аналогічними термінами, як от: постраждалий, хворий, пацієнт, травмований та ін.

**929. Потерпі́лі** (*стосовно страхування*) – треті юридичні та фізичні особи, життю, здоров'ю та/або майну яких внаслідок дорожньо-транспортної пригоди транспортним засобом заподіяна шкода, цивільно-правову відповідальність за яку несе власник цього транспортного засобу.

**930. Пото́чний про́даж квитків** – продаж квитків у день відправлення автобуса в рейс.

**931. Поту́жність двигуна́** (*ел.*) – багато виробників автомобілів вказують потужність електродвигунів у кінських силах (наприклад, у Північній Америці), як і для двигунів внутрішнього згоряння. Однак потужність двигуна також часто виражається в кіловатах. Один кіловат дорівнює 1,34 кінських сил. Отже, для визначення потужності електродвигуна з номінальною оцінкою в кВт, потрібно додати майже одну третину до цього числа.

**932. «Почáток додатко́вої сму́ги ру́ху»** – дорожні знаки 5.20.1, 5.20.2, котрі вказують початок додаткової і ділянку середньої смуги. Відносяться до групи

інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються безпосередньо перед початком смуги.

5.20.1

Знак 5.20.1 вказує початок додаткової смуги на підйомі або смуги гальмування на пересіченні в одному або різних рівнях.

5.20.2

Знак 5.20.2 вказує ділянку середньої смуги, котра призначена для руху в цьому напрямку, на трьохсмугових дорогах, розмічених таким чином, що дві смуги виділяються почергово для кожного з напрямків. Знак встановлюється безпосередньо біля початку перехідної лінії розмітки.

**933. «Почáток контрольóваного прикордóнного райóну»** – дорожній знак 5.86, котрий вказує на початок в'їзду на територію, де діють особливі умови дорожнього руху, передбачені 2.43 Правил дорожнього руху.

5.86

Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Знак установлюється безпосередньо на фактичній межі території району, міста, прилеглої, як правило, до державного кордону або до узбережжя моря, що охороняються органами Держприкордонслужби.

На ділянках доріг у межах прикордонної смуги та контрольованого прикордонного району на вимогу уповноваженої особи Держприкордонслужби водій повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також: а) пред'явити для перевірки документи, зазначені в підпункті «б» пункту 2.1; б) дати можливість оглянути транспортний засіб і перевірити номери його агрегатів.

За допомогою знаку 5.86 обмежується у прикордонній зоні рух транспортних засобів дорогами, які безпосередньо прилеглі до державного кордону, відсутні в реєстрі автомобільних доріг і використовуються не за призначенням. Такі дороги зазвичай необхідні для пересування сільськогосподарської техніки та інших транспортних засобів і механізмів, задіяних у проведенні сільськогосподарської, лісової та іншої технологічної діяльності, але останнім часом використовуються для незаконного переміщення через державний кордон поза пунктами пропуску різних типів товарів.

Знак 5.86, що внесений до Правил дорожнього руху постановою Кабінету Міністрів України від 09.11.2016 року № 790, в ДСТУ 4100:2014 не передбачено.

5.49

5.51

5.53

**934. «Почáток насéленого пýнкту»** – дорожні знаки 5.49, 5.51, котрі вказують назву і початок населеного пункту. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Знак 5.49 позначає населений пункт, в котрому діють вимоги Правил, що встановлюють порядок руху в населених пунктах. Знак 5.51 позначає населений пункт, в котрому на цій дорозі, враховуючи умови руху, недоцільно вводити вимоги Правил, які встановлюють порядок руху в населених пунктах. Встановлений на автомагістралях цей знак має зелений колір, а на решти дорогах, в тому числі і в населених пунктах – синій. Встановлюються на межі населеного пункту або на початку забудованої території, зокрема, дорожній знак 5.53.

5.84

**935. «Почáток прикордóнної смýги»** – дорожній знак 5.84, котрий вказує на в'їзд на територію, де діють особливі умови дорожнього руху, передбачені пунктом 2.43 Правил дорожнього руху. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

Знак встановлюється безпосередньо на початку фактичної межі в'їзду на територію прикордонної смуги (територію селищної, сільської ради, прилеглої до державного кордону або до берегів прикордонних річок, озер та інших водойм).

При в'їзді на територію прикордонної смуги водії повинен дотримуватися певних правил користування автомобілем. Зокрема, на ділянках доріг у межах прикордонної смуги та контрольованого прикордонного району на вимогу уповноваженої особи Держприкордонслужби водій повинен зупинитися з дотриманням вимог Правил дорожнього руху, а також: а) пред'явити для перевірки документи, зазначені в підпункті «б» пункту 2.1 – посвідчення водія, реєстраційний документ на транспортний засіб та ін.; б) дати можливість оглянути транспортний засіб і перевірити номери його агрегатів.

Знак 5.84, що внесений до Правил дорожнього руху постановою Кабінету Міністрів України від 09.11.2016 року № 790, в ДСТУ 4100:2014 не передбачено.

**936. Пошко́дження** (*мед.*) – порушення цілості тканин чи органів з розладом функції.

**937. Пошко́дження м'яки́х тканин ті́ла** (*мед.*) – удари, стискування, порізи та інші травми шкіри, м'язів, внутрішніх органів.

**938. Правéць** (*мед.*) (*лат. tetanus*) – гостре інфекційне захворювання, що характеризується токсичним ураженням центральної нервової системи, породжує тонічні і клонічні судоми скелетних м'язових волокон всього тіла, що призводить до асфіксії. Має надзвичайно високу летальність. Збудником захворювання є анаеробна спороутворююча паличка Clostridium tetani. Правець може виникнути після будь-яких травм з пошкодженням шкірних покривів та слизових оболонок, забруднених спорами збудника.

**939. Пра́вила доро́жнього ру́ху** (*юрид.*, *істор.*) – єдиний нормативний документ, який відповідно до Закону України «Про дорожній рух» встановлює порядок дорожнього руху на всій території української держави.

В Україні та в більшості країн світу встановлено правосторонній рух, де транспортні засоби при зустрічному роз'їзді звернені один до одного лівими сторонами. В Англії, Австралії, Індії, Японії та деяких інших країнах встановлено лівосторонній рух.

Виходячи з цієї вимоги встановлено й порядок дорожнього руху: розташування транспортних засобів на проїзній частині, початок руху, маневрування, обгін, швидкість руху та дистанція, проїзд перехресть, пішохідних переходів, зупинок громадського транспорту тощо.

Усі інструкції та інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація окремих видів транспортних засобів, рух на закритій території тощо) і видаються у встановленому порядку, повинні ґрунтуватися на вимогах П.д.р. і не суперечити їм.

Учасники дорожнього руху та інші особи з метою забезпечення безпеки дорожнього руху зобов'язані виконувати вимоги П.д.р. У випадках, не передбачених П.д.р., порядок руху має бути погоджений з органами патрульної поліції.

До учасників дорожнього руху належать водії, пішоходи та пасажири (включаючи осіб, які супроводжують вантаж або їдуть за ним). До інших осіб – посадові особи транспортних, дорожньо-експлуатаційних, комунальних та інших підприємств; робітники, які проводять на дорозі будь-які роботи; особи, уповноважені регулювати дорожній рух та будь-які інші особи, які пов'язані з дорожнім рухом або можуть вплинути на встановлений порядок дорожнього руху (шляхом пошкодження та загородження проїзної частини, дорожніх знаків, світлофорів тощо).

До осіб, уповноважених регулювати дорожній рух, відносяться поліцейських, що виконують регулювання дорожнього руху у форменому одязі підвищеної видимості з елементами із світлоповертального матеріалу за допомогою жезлу, свистка; до регулювальника прирівнюються працівники військової інспекції безпеки дорожнього руху, дорожньо-експлуатаційної служби, черговий на залізничному переїзді, поромній переправі, які мають відповідне посвідчення та нарукавну пов'язку, жезл, круглий диск з червоним сигналом чи світлоповертачем, червоний ліхтар або прапорець та виконують регулювання у форменому одязі. Усі вони повинні діяти в межах наданих їм прав та зобов'язані мати вищезазначені розпізнавальні знаки.

Учасники дорожнього руху та інші особи зобов'язані виконувати вимоги (розпорядження) працівників поліції та осіб, уповноважених регулювати рух, котрі стосуються забезпечення безпеки та порядку руху.

Забороняється знімати, ушкоджувати чи загороджувати дорожні знаки та інші технічні засоби організації руху, пошкоджувати покриття доріг, розмішувати чи залишати на дорозі будь-які предмети та створювати інші перешкоди для руху. Особа, яка створила перешкоду, зобов'язана негайно вжити можливих заходів для її усунення чи попередження про неї інших учасників руху.

Порушення П.д.р. тягне за собою відповідальність відповідно до чинного законодавства.

Перші правила руху в СРСР були запроваджені 10 червня 1920 р. декретом Ради Народних Комісарів, підписаним В.І. Леніним. Вони мали місцевий характер

і називалися «Про авторух по м. Москві та її околицях (Правила)». Надалі кожен рік для конкретної місцевості розроблялися правила руху, які затверджувалися органами Радянської влади.

Тільки в 1940 р. у Радянському Союзі було затверджено перші типові правила руху, з урахуванням яких розроблялися місцеві правила.

Наприкінці п'ятдесятих років у більшості союзних республік на базі типових правил руху 1957 року були введені в дію республіканські правила. Вони принципово відрізнялися від тих, що діяли раніше. До них не увійшли багато обмежень і це давало змогу водіям виявляти більше ініціативи у дорожньому русі.

Єдині для всієї території СРСР правила руху були вперше введені з 1 січня 1961 р. Вони базувалися на міжнародних документах, оскільки в 1959 р. Радянський Союз приєднався до міжнародної «Конвенції про дорожній рух» та «Протоколу про дорожні знаки та сигнали», котрі були прийняті ООН в 1949 р.

У 1965 р. було запроваджено допрацьовані «Правила руху по вулицях міст, населених пунктів та дорогах СРСР», які діяли до 1973 р.

На конференції ООН у Відні (1968 р.) було прийнято розроблені за участю СРСР два нові міжнародні документи: «Конвенція про дорожній рух» та «Конвенція про дорожні знаки та сигнали». На основі цих документів у 1971 р. Європейською економічною комісією ООН було розроблено Європейські угоди, а 1973 р. в доповнення до Європейських угод про дорожні знаки та сигнали було розроблено та прийнято «Протокол про розмітку доріг».

В Україні П.д.р введені були в дію з 1 червня 1980 р. Чинні П.д.р., що були осучаснені та затвердженні постановою КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (в редакції станом на 09.04.2026 р.), включають багатий міжнародний і вітчизняний досвід у галузі регулювання та забезпечення безпеки дорожнього руху. П.д.р. є надійною правовою основою організації дорожнього руху в Україні.

**940. Працівники́ полі́ції** (*юрид.*) – особи, що проходять державну службу в підрозділах поліції, яким

відповідно до чинного законодавства присвоєно спеціальні звання поліції, мають єдиний формений одяг, зразки якого затверджуються Кабінетом Міністрів України, здатні за своїми особистими, діловими і моральними якостями, освітнім рівнем, фізичною підготовкою і станом здоров'я виконувати покладені на поліцію завдання. Особи, прийняті на службу до поліції, в тому числі слухачі й курсанти навчальних закладів Національної поліції України (академії поліції, училища тощо) та ЗВО МВС України, на час служби знімаються з військового обліку і перебувають у кадрах Міністерства внутрішніх справ України.

**941. Превенти́вні поліце́йські за́ходи** (*юрид.*) – поліція може застосовувати такі превентивні заходи: 1) перевірка документів особи; 2) опитування особи; 3) поверхнева перевірка і огляд; 4) зупинення транспортного засобу; 5) вимога залишити місце і обмеження доступу до визначеної території; 6) обмеження пересування особи, транспортного засобу або фактичного володіння річчю; 7) проникнення до житла чи іншого володіння особи; 8) перевірка дотримання вимог дозвільної системи органів внутрішніх справ; 9) застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису; 10) перевірка дотримання обмежень, установлених законом стосовно осіб, які перебувають під адміністративним наглядом, та інших категорій осіб; 11) поліцейське піклування.

Під час проведення превентивних поліцейських заходів поліція зобов'язана повідомити особі про причини застосування до неї превентивних заходів, а також довести до її відома нормативно-правові акти, на підставі яких застосовуються такі заходи.

**942. Предагона́льний стан** (*мед.*) – стан потерпілого (хворого), котрий характеризується наступними ознаками: систолічний артеріальний тиск менше 70 мм рт. ст. (в нормі – 120 мм рт. ст.); пульс різко прискорюється і стає ниткоподібним, на периферійних артеріях (променевій) – не визначається; дихання поверхневе, утруднене, шкірні покриви синюшно-блідого кольору, покриті холодним потом; зіниці розширені, слабо реагують на світло.

**943. Прекардіáльний удáр** (*мед.*) – елемент серцево-легеневої реанімації; удар кулаком в область серця перед початком СЛР.

**944. Приймáння вантажý** – подання вантажовідправником підготовленого для відправлення вантажу та товарно-транспортних документів перевізнику з наступним навантаженням на транспортний засіб та оформлення документів про прийняття вантажу перевізником для відправлення.

**945. Прилéгла терито́рія** (*за визначенням ПДР*) – 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.

**946. «Приляга́ння додатко́вої сму́ги ру́ху з пра́вого бо́ку»** – дорожній знак 5.23, котрий інформує про те, що додаткова смуга руху прилягає до основної смуги руху на дорозі з правого боку, рух по якій здійснюється в тому ж напрямку. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

5.23

Знак 5.23 установлюється на відстані 150–300 м до початку додаткової смуги.

**947. «Приляга́ння другоря́дної доро́ги»** – дорожні знаки 1.23.1–1.23.4, котрі інформують учасників руху про наближення до місця прилягання другорядної дороги до головної. Належать до групи попереджувальних знаків. Встановлюються на дорогах, що позначені знаком 2.3 «Головна дорога», для позначення перехресть, на яких водії мають переважне право проїзду.

1.23.1

1.23.2

На дорогах, які не позначені знаком 2.3, знаки 1.23.1–1.23.4 встановлюються з цією ж метою за необхідності встановити черговість проїзду перехрестя рівнозначних доріг.

Поза населеними пунктами ці знаки встановлюються на відстані 150–300 м, а населених пунктах – 50–100 м до перехрестя.

1.23.3

За необхідності знаки 1.23.1–1.23.4 можуть встановлюватися на іншій відстані, яка вказується в цьому випадку на табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта». Вони можуть

встановлюватися також на регульованих перехрестях, де світлофорна сигналізація в окремі періоди часу відключається або переводиться в жовтий режим миготливого сигналу. У цьому випадку водії повинні керуватися вимогами відповідних знаків.

1.23.4

5.22

**948. «Прилега́ння сму́ги для розго́ну тра́нспортних за́собів»** – дорожній знак 5.22, котрий застосовується для інформування водіїв про наявність попереду по ходу руху *прилягання смуги для розгону транспортних засобів*. Вказує місце, де смуга для розгону прилягає до основної смуги руху на одному рівні з правого боку. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

Знак 5.22 встановлюється поза населеними пунктами на відстані 150–300 м до початку смуги розгону.

На транспортних розв'язках в різних рівнях знак 5.22 не встановлюється. Вливаючись в транспортний потік, водії повинні виконувати вимоги розділу 10 Правил (п. 10.8).

**949. При́нцип** (*лат. principium* – начало, основа) – це твердження, яке сприймається як головне, важливе, суттєве, неодмінне або, принаймні, бажане. У повсякденному житті принципами називають внутрішні переконання людини, ті практичні, моральні та теоретичні засади, якими вона керується у своїй поведінці, в різних сферах діяльності. У науці принципи – це загальні вимоги до побудови теорії, сформульовані як те первинне, що лежить в основі певної сукупності фактів. При характеристиці різноманітних систем принципи відображають суттєві характеристики, що відповідають за правильне функціонування системи, без яких вона не виконувала б свого призначення. Наприклад, принцип «перешкода для руху справа» щодо порядку проїзду транспортними засобами рівнозначних перехресть; принцип «правостороннього руху» щодо розміщення учасників дорожнього руху на проїзній частині дороги; принципи надання домедичної допомоги потерпілим в ДТП та ін.

**950. При́нцип «золото́ї годи́ни»** (*мед.*) – комплекс невідкладних дій з надання допомоги потерпілому (травмованому) протягом першої години після нещасного випадку.

«Золота година» включає дії рятувальників впродовж перших тридцяти хвилин, а також наступні заходи – вже у стаціонарі в ургентному (терміновому, необхідному, невідкладному – *уточнено нами*) порядку, коли застосовуються різноманітні, у тому числі високоспеціалізовані методи обстеження (комп'ютерна та магнітно-резонансна томографія, флюорографія, електрокардіограма тощо) аж до початку оперативного втручання.

**951. При́нципи надання́ домедичної допомо́ги** – 1) *принцип безпеки (власної, рятувальників, потерпілого) та пріоритетності рятувальних дій*: а) спочатку повинні бути оцінені стан та рівень небезпеки на місці події (напр., дорожній рух, пожежа, загроза вибуху або ураження струмом, несприятливі погодні умови, агресія, задимлення, небезпека інгаляційного отруєння; при потребі, викликати технічні служби, пожежників або поліцію); б) усунути причину, яка в даний час є найбільш небезпечною для життя постраждалого (загасити полум'я на його одежі; звільнити від здавлення тіло деформованими частинами автомобіля; винести із забрудненого димом салону транспортного засобу (квартири тощо) на свіже повітря, відключити електрострум тощо); 2) *основний принцип – «не нашкодити потерпілому»* або *принцип правильності дій рятувальника*: а) якщо потерпілий дихає дуже рідко і судомно (немов би зі схлипуванням), але у нього прощупується пульс, то необхідно негайно робити штучне дихання; б) якщо у потерпілого відсутні свідомість, дихання, пульс, шкірний покрив синюшний, а зіниці розширені – потрібно негайно приступити до реанімації (тобто оживлення) шляхом проведення штучного дихання і зовнішнього (непрямого) масажу серця; 3) *доцільність*: спочатку ліквідуються загрозливі для життя стани – артеріальна кровотеча, розлад дихання, зупинка серцевої діяльності; заходи з надання допомоги при інших травмах, з'ясування інформації про вцілілих людей (активні серед них можуть залучатись до рятувальних дій), пошук автомобіля для евакуації травмованих осіб тощо проводяться пізніше. Зокрема, здійснити пошук серед присутніх на місці події (серед

уцілілих) медиків або людей з більшим досвідом надання долікарської допомоги; 4) *швидкість*: а) не варто роздягати потерпілого, втрачаючи на це дорогоцінні секунди; б) спроби реанімації ефективні у тих випадках, коли з моменту зупинки серця пройшло не більше 4-х хв, тому першу допомогу треба надавати негайно; 5) *продуманість*: а) перш ніж діяти, рятувальник має ретельно і спокійно подумати (але, по можливості, швидко) про алгоритм проведення рятувальних дій (послідовність надання долікарської допомоги потерпіли в залежності від тяжкості отриманих травм, які є загрозливими для життя чи здоров'я); б) намагатися заспокоїти і втішити потерпілих; 6) *рішучість*: а) уникнення між час надання допомоги непотрібного ризику (це не страх (боязливість) – рятувальник не зможе нікому допомогти, якщо сам постраждає); б) розгубленість рятувальника на місці події може спричинити паніку серед потерпілих – травмовані особи, які можуть самостійно пересуватися, можуть завдати шкоди потерпілим, які перебувають у важкому стані (непритомні, з переломами кісток ніг чи травмами хребта тощо); 7) *спокій*: а) частіше за все на місці події складається напружена психологічна обстановка, рятувальникам не завжди вдається відразу розібратися у характері та масштабах події, особливо, якщо це відбулося в темний час доби. Проте в будь-яких обставинах, що склалися, *не варто втрачати самовладання і витримки*, розгубленість, метушливість, невпевненість в своїх діях може згубно відобразитися на фізичному чи психологічному стані постраждалого; б) якою б серйозною не була травма або небезпечна ситуація, паніка тільки ослабить здатність рятувальника критично думати і знизить ефективність його подальших дій; в) важливо припинити паніку й серед присутніх.

**952. Прúнцип «плáтинової півгодúни»** (*мед.*) – комплекс оперативних заходів з надання долікарської допомоги потерпілому та правильна послідовність при їх реалізації, етапність дій рятувальника на місці події, позитивний результат оперативного медичного втручання (роботи) при наданні екстреної медичної допомоги.

Умовно «платинові півгодини» діляться на *три десятихвилинки*: 1) *10 хвилин* – доїхати до місця події; 2) *10 хвилин* – оцінка місця події, у тому числі проведення медичного сортування, діагностичних заходів і надання невідкладної допомоги на місці; 3) *10 хвилин* – транспортування потерпілого в стаціонар із продовженням (за показаннями) реалізації протишокових заходів і постійним моніторингом життєво важливих органів і систем.

**953. Приро́дне середо́вище** – компонент життєвого середовища, утворений об'єктами природного походження і створеними ними екологічними системами.

**954. При́чіп** – транспортний засіб без власного джерела енергії, пристосований для його буксирування механічним транспортним засобом (автомобілем). П. – безмоторний колісний транспортний засіб, що буксирується тягачем (автомобіль, трактор). Вантажопідйомність одновісних П. не перевищує 2 т, двовісних – 8 т, багатовісних – 20–50 т. П. обладнується світловими приладами – габаритними ліхтарями та гальмівною системою.

**955. При́чіп** (*за визначенням ПДР*) – транспортний засіб, призначений для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом. До цього виду транспортних засобів належать також напівпричепи і причепи-розпуски.

**956. Пробле́ма** (*грец. πρόβλημα* – задача, утруднення) – в широкому розумінні складне теоретичне або практичне питання, що потребує розв'язання, вивчення й дослідження; в науці – суперечлива ситуація, що виступає у вигляді протилежних позицій в поясненні будь-яких явищ, об'єктів, процесів і потребує адекватної теорії для її розв'язання. Формою стислого виразу проблеми, як правило, є окремі запитання або їх система (комплекс питань). Наприклад, запитання інспектора патрульної поліції на місці події після скоєного ДТП, котрі ставляться до свідків чи безпосередніх учасників пригоди (винуватця, потерпілого) для вирішення проблеми – вияснення причин аварії.

**957. Пробле́мна ситуа́ція** – ситуація, для оволодіння котрою окремий суб'єкт (або колектив) має знайти

й застосувати нові для себе знання чи способи дій. У проблемній ситуації слід розрізняти її *об'єктивний бік* (суперечливість між складністю, яку треба подолати, і недостатністю наявних засобів для досягнення цієї мети) та її *суб'єктивний бік* (усвідомлення суб'єктом цієї суперечливості й прийняття або постановка ним відповідного проблемного завдання). Створення системи проблемних ситуацій у навчальних цілях є сутністю проблемності навчання.

**958. Прогно́з** (*мед.*) (*грец. prognosis* – передбачення) – лікарське передбачення подальшого перебігу або кінця хвороби (щодо життя, здоров'я, працездатності) на підставі діагнозу, статистичних даних про хворобу, оцінки стану організму хворого або окремого його органа і результатів лікування.

**959. «Проїзд без зупи́нки забороне́но»** – дорожній знак 2.2, котрий забороняє рух без зупинки перед стоплінією, а якщо її немає, – то перед цим знаком. Це єдиний серед всіх знаків восьмикутник. Відноситься до групи знаків пріоритету. Застосовується для зазначення того, що водій повинен зупинитися і дати дорогу транспортним засобам, котрі рухаються по дорозі, яка перетинається, а при наявності таблички 7.8 «Напрямок головної дороги» – транспортним засобам, які рухаються по головній дорозі. Встановлюється: перед перехрещенням з дорогою, по котрій транспортним засобам надано переважне право руху; обмежена оглядовість дороги, котра перетинається або якщо по ній рухаються транспортні засоби із великою швидкістю і частотою; коли видимість поїздів, що наближаються, не задовольняє вимог Правил дорожнього руху, а також при проведенні робіт на залізничному переїзді; перед неохоронюваними залізничними переїздами в місці, де водій зупиненого транспортного засобу може побачити поїзд, що наближається, але не ближче 10 м до першої колії (рельса); на регульованих перехрестях, де світлофорна сигналізація в окремі періоди часу відключається або переводиться на режим жовтого мигаючого сигналу. У цьому випадку водії повинні виконувати вимоги знаку 2.2.

2.2

На дорогах поза населеними пунктами знаку 2.2 передує знак 2.1 з табличкою, на котрій вказана відстань до знаку 2.2.

**960. Проїзд калюж і багнистих ділянок дороги** (безпека дорожнього руху) – навесні і восени після сильних дощів, взимку – після відлиг, влітку – після тривалих злив на дорогах з'являються великі калюжі, на проїзній частині утворюються заболочені ділянки. Розливи води інколи захоплюють всю ширину дороги. Водієві такі ділянки треба долати дуже обережно. Перш, ніж в'їжджати на них, потрібно заздалегідь їх розвідати – під шаром води можуть знаходитись заболочені ділянки, в яких автомобіль загрузне, а у глибоких калюжах вода може залити двигун (фото 1).

**Фото 1.** *Проїзд автомобілем калюж – небезпечний маневр*

Їхати через калюжу краще наявною колією – там ґрунт щільніший і менше шансів транспортним засобом застрягнути. Завчасно необхідно переключитися на понижену передачу, рухатися через калюжу або заболочену ділянку рівномірно, не уповільнюючи і не прискорюючи рух автомобіля. Недоцільно використовувати підвищені оберти двигуна, щоб не спричинити пробуксовування коліс й подальшу зупинку транспортного засобу. Якщо виникає потреба переключити передачі на нижчі, то робити це необхідно швидко, інакше автомобіль може зупинитися. Якщо транспортний засіб застряг у багнюці, то треба спробувати виїхати назад власною колією, вкривши її, в разі потреби, гілками або підсипати іншим підручним матеріалом (ґрунтом, камінням, піском тощо).

**961. Проїзна части́на** (доро́ги) – частина дороги, призначена для руху транспортних засобів. Дорога може мати кілька проїзних частин, розмежованих розділювальними смугами або смугами, котрі знаходяться на різних рівнях. Трамвайна колія є межею, що позначає край проїзної частини для руху нерейкових транспортних засобів у даному напрямку. П. ч. обмежується тротуаром, узбіччям або розділювальною смугою. Якщо вони відсутні, то межею П. ч. є край її, а на ґрунтових або тимчасових дорогах – край накатаної смуги.

Трамвайна колія входить у загальну ширину П. ч., проте вона не розглядається як частина дороги, що призначена для руху нерейкових транспортних засобів.

**962. Проїзна части́на** (*за визначенням ПДР*) – елемент дороги, призначений для руху нерейкових транспортних засобів. Дорога може мати декілька проїзних частин, межами яких є розділювальні смуги.

**963. Проми́ле** (*лат. per mille* – на тисячу) – одна тисячна доля, 1/10 процента; позначається (‰); використовується для позначення кількості тисячних долей чогось у цілому. Походить (як і процент, лат. percent – на сотню) від написання простого дробу: 5/1000 → 5 ‰; кількість нулів у позначенні (3 нулі) відповідає кількості нулів у числі 1000. Так, 1 ‰ = 1⁄1000 = 0,1 % = 0,001; 100 ‰ = = 10 % = 0,1; 300 ‰ = 300/1000 = 30 % = 30/100 = 0,3; 0,7 ‰ =0,07 % = 0,0007; 0 ‰ = 0 % = 0; 1000 ‰ = = 100 % = 1.

**964. Прони́кнення до житла́ чи і́ншого володі́ння осо́би** (транспортного засобу) (ЗУ «Про Національну поліцію») (*юрид.*) – поліція може проникнути до житла чи іншого володіння особи без вмотивованого рішення суду лише в невідкладних випадках, пов’язаних із: 1) рятуванням життя людей та цінного майна під час надзвичайних ситуацій; 2) безпосереднім переслідуванням осіб, підозрюваних у вчиненні злочину; 3) припиненням злочину, що загрожує життю осіб, які знаходяться в житлі або іншому володінні.

Проникнення поліцейського до житла чи іншого володіння особи не може обмежувати її права користуватися

власним майном. Про застосування вказаного поліцейського заходу обов'язково складається протокол.

**965. Пропускна́ зда́тність сму́ги ру́ху** – максимальна кількість транспортних засобів, пішоходів або велосипедистів, які можуть перетнути поперечний переріз смуги руху за одиницю часу.

**966. Простра́ція** (*психол.*) – пригноблений, пригнічений стан, який супроводжується спадом сил, байдужим ставленням до навколишнього. Стан повної фізичної і нервово-психічної розслабленості, яка настає після важких хвороб, сильної перевтоми, потрясінь. Наприклад, стан водія, пасажирів, в якому перебувають після потрапляння в ДТП.

**967. Протоко́л перев'і́рки техні́чного ста́ну тра́нспортного за́собу** – документ із самоклейною міткою радіочастотної ідентифікації, що засвідчує позитивні результати проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу і містить інформацію, необхідну для його ідентифікації.

**968. Профіла́ктика** (ДТП, аварі́йності) (*грец. Prophylacticos* – запобіжний, попереджувальний) – запобіжні заходи для недопущення будь-чого. Наприклад, профілактика з безпеки дорожнього руху. Профілактикою дорожнього травматизму займаються, наприклад, працівники патрульної поліції, проводячи бесіди з ПДР в загальноосвітніх навчальних закладах на початку навчального року, з водіями автотранспортних підприємств тощо. Профілактика в медицині – комплекс державних медичних, санітарно-технічних, гігієнічних, педагогічних і соціально-економічних заходів, спрямованих на попередження захворювань і усунення факторів ризику.

**969. Прохі́дність автомобі́ля** – пристосованість автомобіля до дорожніх умов, здатність транспортного засобу рухатися в найбільш сприятливих умовах (нерівною труднопрохідною місцевістю) і його властивість долати різні перешкоди (не зачіпаючи за нерівності нижнім контуром кузова).

Розрізняють П.а. дорожню, позадорожню підвищену і високу. Вона задається при конструюванні автомобіля в залежності від його призначення. На П.а. впливає такий конструктивний показник, як кліренс – дорожній просвіт між найбільш низько розміщеними частинами автомобіля і поверхнею дороги. На сучасних легкових автомобілів кліренс складає 130–200 мм (наприклад, для легкового автомобіля VW T-Roc – 161 мм), для вантажних – 220–300 мм.

П.а. залежить також від стійкості автомобіля, радіусів і кутів прохідності. Радіуси поздовжньої і поперечної П.а. визначають обриси перешкоди, котру, не зачіпаючи, може подолати автомобіль. Для легкових автомобілів з ведучими задніми колесами радіус поздовжньої П.а. складає 3,2–8,3 м, для вантажних – 2,7–5,5 м.

Передній і задній кути П.а. (кути звісу) характеризують його здатність рухатися нерівними дорогами в моменти в'їзду на перешкоду і з'їзду з нього.

Для легкових автомобілів з ведучими задніми колесами передній кут П.а. складає 20–30°, а для вантажних – 40–60°. Задній кут П.а. відповідно дорівнює 15–22° і 19–43°.

**970. Проце́с засво́єння зна́нь** (*пед.*) – це послідовне відтворення тих мислительних і практичних операцій (дій), котрі здійснюються під час навчально-наукового пізнання предмета або явища. Він включає сприймання нового матеріалу, його осмислення, закріплення й застосування на практиці. Наприклад, засвоєння слухачами автошколи знань з ПДР, з будови та технічного обслуговування транспортних засобів тощо.

**971. Психі́чний ста́н** (водія́) – відображення порівняно тривалих душевних переживань, що впливають на життєдіяльність людини (настрій, депресія, стрес); тимчасові, відносно сталі рівні психічної діяльності, що виявляються у різноманітній активності або характеризують психіку в цілому. Психічні стани зумовлюються типологічними особливостями вищої нервової діяльності, формуються у процесі цілеспрямованого діяння – навчання, виховання, праці.

**972. Психі́чні власти́вості особи** (водія́) – сталі душевні якості, що утворюються у процесі життєдіяльності людини (тривала відображувальна діяльність, виховання та самовиховання) і характеризують її здатність відповідати на певні дії адекватними психічними діями (темперамент, досвід, характер, здібності, інтелект тощо).

До психічних властивостей особистості належать властивості інтелектуальної та емоційно-вольової сфер діяльності людини (пам'ятливість, сприйнятливість, уважність, вдумливість, мовчазність, емоційність тощо), а також властивості, які породжують характер і темперамент, психічні якості людини (мужність, сміливість, доброту, рішучість). Більшість психічних властивостей формується у процесі навчання й виховання людини.

**973. Психі́чні проце́си** – короткочасні процеси отримання, переробки інформації та обміну нею (наприклад, відчуття, сприйняття, пам'ять і мислення, емоції, воля тощо); різні форми єдиного цілісного відображення суб'єктом об'єктивної дійсності у процесі діяльності центральної нервової системи. На основі психічних процесів формуються відповідні психічні властивості, їхня певна система, котра регулює перебіг психічних процесів.

**974. Психологі́чна суміс́ність** (водіїв авто́бусів на авто́бусних маршру́тах протя́жністю по́над 500 км) – максимальне поєднання психічних параметрів двох або кількох людей; взаєморозуміння людей, що спілкуються. Основою психологічної сумісності є узгодженість їхніх рухів, дій, вчинків, емоційності, спрямованості потреб та ін. Психологічна сумісність має виняткове значення для групової (колективної) діяльності, коли чітко розподіляються ролі і функції між виконавцями спільної програми й кожен з них доповнює іншого.

**975. Психоло́гія пра́ці** (водія́) – галузь психології, яка вивчає психологічні проблеми трудової діяльності. До цих проблем належать психологічні умови праці, режим праці й відпочинку, психологічний аналіз різних видів професійної праці, раціональне використання кадрів відповідно до індивідуально-психологічних особливостей людей

(профконсультація, профорієнтація, профвідбір), психологічні причини аварійності і травматизму, психологія творчості й винахідництва в праці тощо.

**976. Пузи́р** (*мед.*) – порожнисте утворення розміром від сочевиці та більше, що містить рідину. Розташовується всередині епітелію або підепітеліально.

**977. Пу́льс** (*мед.*) – поштовхоподібні коливання стінок кровоносних судин, котрі викликані викидуванням крові з серця при кожному його скороченні.

**978. «Пункт довідко́вої слу́жби»** – дорожній знак 6.9, котрий інформує про місце розташування пункту довідкової служби, де можна отримати інформацію про місцезнаходження того чи іншого об'єкта. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється біля вищезазначених об'єктів.

6.9

У пункті довідкової служби (наприклад, аеропорту, залізничного вокзалу, автовокзалу тощо) надається виключно оперативна та достовірна інформація та послуги пасажирам і клієнтам цього об'єкта на різних мовах (українська, англійська та російська) 24 години на добу, 7 днів на тиждень, а саме: 1) точна інформація щодо фактичного руху рейсів в/з об'єкта; 2) правила та вартість перевезень пасажирів, багажу, ручної поклажі, тварин, спортивного спорядження тощо; 3) правила перевезень негабаритного багажу та вартість понаднормованого багажу; 4) еміграційні та митні правила; 5) правила проходження процедур, наприклад, в аеропорту (відліт/приліт): реєстрація, контроль на авіабезпеку, митний контроль, паспортний контроль; 6) правила безпеки в аеропортах та на борту повітряних суден; 7) контактні телефони підрозділів аеропорту, автовокзалу, залізничного вокзалу тощо, державних служб, підприємств та організацій, що здійснюють діяльність на території об'єкта перевезень; 8) довідкова та контактна інформація про авіакомпанії чи транспортні організації України і світу, дипломатичні представництва тощо; 9) інформація щодо розкладу руху громадського транспорту в/з аеропорту, залізничного чи автовокзалу.

Вказується автостанційний відділ об'єкта, де можна отримати інформацію щодо співпраці автоперевізників

з автостанцією (до кого звертатись із зазначенням телефонів), стосовно відправлення та прибуття автобусів, їх маршрут руху, вартість проїзду, автобусні маршрути, що безпосередньо сполучають об'єкт із іншими містами України; компанії, що здійснюють автобусні пасажирські перевезення; дії пасажира при втраті багажу; телефон, електронна адреса та час, коли можна отримати довідку; інформація для пасажирів з дітьми (при виїзді за кордон неповнолітніх дітей – громадян України) в різні країни; обслуговування дітей, які подорожують без супроводу дорослих; проходження прикордонного контролю; тимчасове оформлення віз тощо.

**979. «Пункт зупи́нки авто́буса», «Кіне́ць пу́нкту зу́пинки авто́буса»** – дорожні знаки 5.45.1 та 5.45.2, котрі позначують початок і кінець місця (пункту) зупинки автобуса, що рухається за встановленим маршрутом. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються безпосередньо на початку та в кінці ділянки зупинки автобусів. В нижній частині знака 5.45.1 або на окремій табличці, розміщеній під ним, вказується найменування зупинки, номер маршруту, час початку і закінчення руху тощо; на табличці 5.45.2 – розклад (інтервали) руху. Водіям інших транспортних засобів заборонено зупинятися ближче 30 м від площадки для зупинки автобусів (на боці зупинки), якщо це створить перешкоди їх руху.

5.45.1

5.45.2

**980. «Пункт зупи́нки трамва́я», «Кіне́ць пу́нкту зупи́нки трамва́я»** – дорожні знаки 5.46.1 та 5.46.2, котрі позначують початок і кінець місця (пункту) зупинки трамвая, що рухається за встановленим маршрутом. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються безпосередньо на початку та в кінці ділянки зупинки трамвая. В нижній частині знака 5.46.1 або на окремій табличці, розміщеній під ним, вказується найменування зупинки, номер маршруту, час початку і закінчення руху тощо; на табличці 5.45.2 – розклад (інтервали) руху. Водіям інших транспортних засобів заборонено зупинятися ближче 30 м від площадки для зупинки трамвая (на боці зупинки), якщо це створить перешкоди їх руху.

5.46.1

Водіям нерейкових транспортних засобів, котрі проїжджають повз трамвая попутного напрямку, що стоїть на позначеній зупинці, яка розміщена посередині дороги, зобов'язані знизити швидкість або зупинитися, щоб пропустити пішоходів, які йдуть до зупинки або від неї.

5.46.2

**981. «Пункт зупи́нки троле́йбуса», «Кі́нець пу́нкту зу́пинки троле́йбуса»** – дорожні знаки 5.47.1 та 5.47.2, котрі позначують початок і кінець місця (пункту) зупинки тролейбуса, що рухається за встановленим маршрутом. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюються безпосередньо на початку і в кінці ділянки зупинки тролейбуса. В нижній частині знака 5.47.1 або на окремій табличці, розміщеній під ним, вказується найменування зупинки, номер маршруту, час початку і закінчення руху тощо; на табличці 5.47.2 – розклад (інтервали) руху. Водіям інших транспортних засобів заборонено зупинятися ближче 30 м від площадки для зупинки тролейбуса (на боці зупинки), якщо це створить перешкоди їх руху.

5.47.1

5.47.2

**982. «Пункт миття́ автомобі́лів»** – дорожній знак 6.6, котрий інформує водіїв про те, що при станції технічного обслуговування, автозаправній станції чи як окремий суб'єкт господарювання функціонує механізована мийка автомобілів. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля самого пункту мийки автомобілів, на відстані від нього, котра вказана в нижній частині знаку, або біля місця повороту до пункту.

6.6

**983. «Пункт пе́ршої меди́чної допомо́ги»** – дорожній знак 6.1, котрий інформує учасників руху про те, що на їх шляху є лікувальний заклад, де можна отримати тільки першу медичну допомогу (дільничні лікарні, медичні амбулаторії, фельдшерсько-акушерські пункти, здоровпункти підприємств, установ, організацій, закладів тощо). Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля самих лікувальних закладів, на відстані від них, яка вказана в нижній частині знаку, або в місцях повороту до них.

6.1

**984. Пу́нкт постійного базува́ння брига́ди е́кстреної (швидко́ї) меди́чної допомо́ги** – місце розташування бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги та спеціалізованого санітарного транспорту, пристосоване та обладнане для її роботи у цілодобовому режимі.

**985. Пункт техні́чного контро́лю** (ста́ну тра́нспортних за́собів) – місце проведення обов'язкового технічного контролю транспортного засобу з єдиним комплексом обладнання.

**986. «Пункт техні́чного обслуго́вування»** – дорожній знак 6.5, котрий інформує водіїв про те, що на шляху їх руху є пункт технічного обслуговування транспортних засобів. Відноситься до групи знаків сервісу.

6.5

Встановлюється безпосередньо біля самих П.т.о. на відстані від них, котра вказана в нижній частині знаку, або в місцях повороту до них.

**987. Пункт тимчасо́вого базува́ння брига́ди е́кстреної (швидко́ї) меди́чної допомо́ги** – місце тимчасового перебування бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги для забезпечення своєчасного надання екстреної медичної допомоги, у тому числі під час проведення масових заходів та заходів за участю осіб, стосовно яких здійснюється державна охорона.

**988. Пу́стула, гноячо́к** (*мед.*) (*лат. pus* – гній) – порожнисте утворення, що є обмеженим скупченням гнійного ексудату.

**989. Пухи́р** (*мед.*) – безпорожнисте плоске утворення тістоподібної консистенції, яке виступає над прилеглою шкірою; виникає внаслідок гострого обмеженого набряку дерми.

**990. Пухире́ць** (*мед.*) – порожнисте утворення, що виникає внаслідок обмеженого накопичення рідини і розташований у шипуватому шарі епітелію.

## Р

5.78

**991. «Радіоста́нції, що передаю́ть інформа́цію про доро́жній рух»** – дорожній знак 5.78, котрий позначає ділянки дороги, на якій здійснюється прийом передачі радіостанції на частоті, вказаній на знаку. Відноситься до інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо біля ділянок дороги, де здійснюється прийом передачі радіостанції на частоті, вказаній на знаку, а у разі, коли вона функціонує на дорозі, що перетинається, – біля повороту до них.

Для передачі інформаційних повідомлень каналами ЧМ-радіомовлення (*метод частотної модуляції*) радіостанції використовують багатоцільовий стандарт *Radio Data System* (*англ*. RDS), який на практиці широко застосовується в автомобільних медіасистемах і мобільних пристроях, в програмах для прослуховування радіо тощо.

RDS використовується для отримання й відображення на екрані пристрою додаткової інформації, такої як: назва радіостанції, назва програми та музичної композиції, назва виконавця, а також інформація про стан на дорогах, наприклад, повідомляється, на яких магістралях є затори або ведуться ремонтні роботи, а також для повідомлення про стихійні лиха.

В Україні серед радіостанцій, які використовують RDS, в ефір транслюється інформація про назву станції та/або назву композиції, яка грає в цей момент, рекламні повідомлення, кілька мережевих радіостанцій використовують функцію альтернативної частоти AF.

Для передачі інформації використовується латинський алфавіт, цифри і спеціальні символи. Кирилічні та інші алфавіти стандарт не дозволяє використовувати. У стандарті передбачено досить багато функцій, але, як правило, більшість приймачів використовує лише базові функції. Наприклад, серед функції стандарту RDS є AF – Alternative Frequencies list (список альтернативних частот) – можливість автоматичного переналаштування радіоприймача на іншу частоту, котра використовується для цього ефіру,

перемикання відбувається у випадку погіршення сигналу; TP/TA – Traffic Programme/Traffic Announcement (дорожні повідомлення) – використовується для повідомлення про зміну руху, та ін.

**992. Ра́на** (*мед.*) – травма, за якої порушено цілість шкіри і глибоко розташованих тканин; механічні пошкодження тканин, органів, шкірних і слизових покривів та прилеглих до них м'яких тканин, нервів, м'язів, сухожиль, кровоносних судин, зв'язок, а також кісток з порушенням цілісності їх покриву.

**993. Реагува́ння на надзвича́йні ситуа́ції та ліквіда́ція їх на́слідків** – скоординовані дії суб'єктів забезпечення цивільного захисту, що здійснюються відповідно до планів реагування на надзвичайні ситуації, уточнених в умовах конкретного виду та рівня надзвичайної ситуації, і полягають в організації робіт з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації, припинення дії або впливу небезпечних факторів, викликаних нею, рятування населення і майна, локалізації зони надзвичайної ситуації, а також ліквідації або мінімізації її наслідків, які становлять загрозу життю або здоров'ю населення, заподіяння шкоди території, навколишньому природному середовищу або майну. Наприклад, виїзд підрозділу ДСНС на аварію чи ДТП, скоєних при перевезенні небезпечних речовин (перекидання), виникненні пожежі внаслідок зіткнення транспортних засобів тощо.

**994. Реа́кція і ува́га водія́** (*психол.*) – форми психологічної діяльності водія. Реакція – це поведінка водія у відповідь на визначений вплив, а увага – здатність водія зосереджуватися на конкретному явищі або предметі.

Увага водія може охоплювати одразу декілька об'єктів або явищ. Об'єм уваги зазвичай дозволяє спостерігати чотири-шість об'єктів одночасно. Однак ступінь уваги до кожного з цих об'єктів буде різним. Водій повинен концентрувати свою увагу на найбільш важливих об'єктах, котрі визначають безпеку дорожнього руху. Увага змінюється протягом дня і може бути послабленою при фізичній втомі, тривалому напруженні зору і слуху, безперервному шумі, вживанні алкоголю та в інших випадках.

Для безпечного водіння транспорту велике значення має час реакції водія на зміну дорожньо-транспортної обстановки. Під часом реакції водія розуміють час з моменту виявлення ним перешкоди до початку конкретних дій. У різних водіїв час реакції неоднаковий і може змінюватися в залежності від обставин. Так, якщо водій очікує виникнення небезпеки, час реакції його складає 0,6–0,8 с, а якщо водій уважний, але не очікує виникнення небезпеки, – 0,7–0,9 с. Якщо ж водій неуважний, то час реакції збільшується до 1,4–1,9 с.

За час реакції водія транспортний засіб не змінює ні свого напрямку, ні швидкості руху. При високих швидкостях шлях, котрий проходить транспортний засіб за цей час, може бути значним. Вибираючи швидкість руху, водій повинен враховувати вплив часу своєї реакції на величину зупинкового шляху. Орієнтовно середній час реакції водія можна прийняти рівним 1 с.

Час реакції водія значно підвищується при вживанні алкоголю, оскільки при цьому знижується точність окоміру, розсіюється увага, втрачається оцінка тривалості явищ, а також при прийомі деяких лікарських препаратів, зокрема, котрі знижують кров'яний тиск, заспокійливих, містять снодійне. Вони викликають сонливість і приводять до порушення координації рухів. Правила дорожнього руху забороняють водієві керувати транспортним засобом у хворобливому або втомленому стані, якщо це може поставити під загрозу безпеку руху.

Керування транспортним засобом у втомленому стані часто приводить до того, що водій засинає за кермом. Тому, відчуваючи в дорозі втому, яка впливає на безпеку руху, водій зобов'язаний зупинити транспортний засіб і відпочити.

**995. Реанімáція** (*мед.*) – сукупність медичних заходів, спрямованих на відновлення життєдіяльності організму, котрий вмирає; оживлення організму після клінічної смерті.

**996. Регульóваний залізни́чний переї́зд** – переїзд, обладнаний пристроями переїзної сигналізації для водіїв транспортних засобів та пішоходів, або такий, що

обладнаний шлагбаумами і його обслуговує черговий працівник. До регульованих не належать переїзди, на яких установлена система відеонагляду, але відсутні пристрої переїзної сигналізації.

**997. Регулюва́льник** – уповноважена особа (поліцейський), що виконує регулювання дорожнього руху у форменому одязі підвищеної видимості з елементами із світлоповертального матеріалу за допомогою жезлу, свистка. До регулювальника прирівнюються працівники військової інспекції безпеки дорожнього руху, дорожньо-експлуатаційної служби, черговий на залізничному переїзді, поромній переправі, які мають відповідне посвідчення та нарукавну пов'язку, жезл, диск з червоним сигналом чи світлоповертачем, червоний ліхтар або прапорець та виконують регулювання у форменому одязі.

Р. діє в межах наданих йому прав. Для підтвердження останніх Р., не будучи працівником поліції, зобов'язаний мати відповідне посвідчення і знаки розрізнення (нарукавна пов'язка, жезл, прапорець).

Сигналами Р. є положення його корпуса, а також жести руками, в тому числі з жезлом або диском з червоним світлоповертачем, які мають такі значення:

а) руки витягнуті в сторони, опущені або права рука зігнута перед грудьми (рис. 1, положення а):

з лівого і правого боків – дозволено рух трамвая прямо, нерейковим транспортним засобам – прямо і праворуч; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною та перед грудьми Р.;

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

б) права рука витягнута вперед (рис. 1, положення б):

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

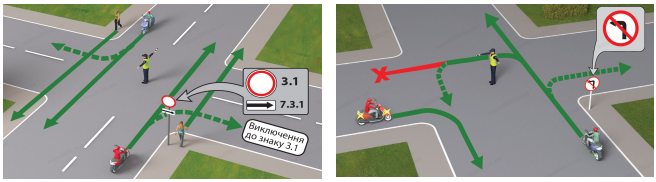
з боку грудей – усім транспортним засобам дозволено рух лише праворуч;

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

в) рука піднята вгору:

рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено в усіх напрямках.

Жезл використовується поліцейськими та працівниками підрозділів військової інспекції безпеки дорожнього руху тільки для регулювання дорожнього руху.




*а* *б*

**Рис. 1.** *Сигнали регулювальника: а – руки, витягнуті в сторони; б – права рука, витягнута вперед*

Для привертання уваги учасників дорожнього руху Р. використовується сигнал, поданий свистком.

Р. може подавати й інші сигнали, зрозумілі водіям та пішоходам: наприклад, Р. похитує круглим диском з червоним світлоповертачем, жезлом або рукою – водії, в бік котрих спрямований цей сигнал, зобов'язані зупинитися; подає сигнали, завдяки котрим пропонується змінити напрямок руху, зайняти крайню праву смугу руху, знизити або збільшити швидкість руху тощо.

Водії та пішоходи повинні виконувати додаткові вимоги регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофорів, вимогам дорожніх знаків і розмітки проїзної частини.

**998. Регулюва́льник** (*за визначенням ПДР*) – поліцейський, що виконує регулювання дорожнього руху у форменому одязі підвищеної видимості з елементами із світлоповертального матеріалу за допомогою жезлу, свистка. До регулювальника прирівнюються працівники військової інспекції безпеки дорожнього руху, дорожньо-експлуатаційної служби, черговий на залізничному переїзді, поромній переправі, які мають відповідне посвідчення та нарукавну пов'язку, жезл, диск з червоним сигналом

чи світлоповертачем, червоний ліхтар або прапорець та виконують регулювання у форменому одязі.

**999. Регулюва́ння доро́жнього ру́ху** – система організаційно-технічних заходів, спрямованих на підвищення швидкості і безпеки руху. Здійснюється з допомогою регулювальника, світлофора, дорожніх знаків, дорожньої розмітки і АСУ дорожнього руху. Основу Р.д.р. складають Правила дорожнього руху, котрими визначається порядок руху, швидкість, розміщення транспортних засобів на проїзній частині, порядок обгону, зупинок і стоянок, порядок проїзду регульованих і нерегульованих перехресть, заходи з забезпечення безпеки дорожнього руху тощо. Вперше Р.д.р. було введено в Лондоні у 1868 р. з появою на перехрестях установок семафорного типу.

**1000. Регуля́рні пасажи́рські перева́зення** – перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень.

**1001. Регуля́рні спеціа́льні пасажи́рські перева́зення** – перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств, школярів чи студентів, туристів, екскурсантів тощо) на автобусному маршруті за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку замовником транспортних послуг або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень.

**1002. Реєстра́ція і о́блік тра́нспортних за́собів** – реєстрація в органах / підрозділах МВС України придбаних транспортних засобів. Проводиться *територіальними сервісними центрами МВС України* (це право надано їм постановою КМУ від 09.11.2015 року № 904) відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 року № 1338 (із змінами), яким затверджено Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на

шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, державна реєстрація транспортних засобів.

Цим Порядком встановлюється єдина на території України процедура державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів (*далі* – транспортні засоби), оформлення та видачі реєстраційних документів і номерних знаків.

Реєстрація транспортних засобів здійснюється на підставі заяви власника і документів, які засвідчують його особу, а також правомірність придбання або отримання транспортного засобу, відповідність конструкції транспортного засобу нормам і стандартам, що визначають вимоги безпеки дорожнього руху, і є підставою для внесення змін до реєстраційних документів (заміна кузова, двигуна, зміна його кольору, перереєстрація, зняття з обліку тощо). Власник механічного транспортного засобу зобов'язані зареєструвати їх в ТСЦ МВС України протягом 10 діб після придбання (одержання) або митного оформлення, або тимчасового ввезення на територію України, або виникнення обставин, що є підставою для внесення змін до реєстраційних документів.

Реєстрація (перереєстрація), зняття з обліку транспортних засобів здійснюється за місцем звернення власника або його уповноваженої особи незалежно від місця реєстрації (проживання) фізичної особи чи місцезнаходження юридичної особи. На зареєстровані в уповноважених органах МВС транспортні засоби видаються свідоцтва про реєстрацію, а також номерні знаки.

Реєстрація транспортних засобів проводиться при умов сплати платежів, встановлених відповідно до чинного законодавства, а також платежів на відшкодування вартості спеціальної продукції (свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів, тимчасових реєстраційних талонів, номерних знаків, талона про проходження технічного огляду).

Посадовою особою територіального сервісного центру здійснюється контроль за внесенням обов'язкових платежів власниками транспортних засобів (податок з власників транспортних засобів, збір на обов'язкове пенсійне страхування тощо).

Правомірність придбання транспортних засобів, вузлів і агрегатів, що мають ідентифікаційні номери, підтверджується документами, скріпленими підписом відповідної посадової особи і печаткою, які видані суб'єктами підприємницької діяльності, пов'язаної з реалізацією транспортних засобів, зареєстрованими в установленому порядку, отримали довідки-рахунки для реалізації, а також митними органами, судами, нотаріусами, органами соціального захисту населення, підприємствами-виробниками транспортних засобів та підрозділами НПУ. Такими документами можуть бути: 1) довідка-рахунок встановленої форми, котра видана суб'єктом підприємницької діяльності, пов'язаної з реалізацією транспортних засобів, отримана в установленому порядку; 2) договір дарування, купівлі-продажу, міни та інші договори, укладені в установленому порядку, та інші завірені в установленому порядку документи, що встановлюють право власності на транспортний засіб; 3) копія рішення суду, засвідчена в установленому порядку, із зазначенням юридичної чи фізичної особи, яка вважається власником транспортного засобу, його марки, моделі, року випуску, а також ідентифікаційних номерів вузлів і агрегатів; 4) довідка органу соціального захисту населення, який виділив автомобіль з ручним керуванням або мотоколяску; 5) приймально-здавальний акт встановленої форми, виданий підприємством-виробником транспортного засобу або його вузлів і мають ідентифікаційні номери складових частин, або підприємствами, які переобладнали чи встановили на транспортному засобі спеціальний пристрій згідно із свідоцтвом про відповідність конструкції транспортного засобу вимогам безпеки дорожнього руху, із зазначенням їх ідентифікаційних номерів і конкретного одержувача, скріплений підписом посадової особи підприємства і печаткою; 6) посвідчення митного органу для реєстрації транспортного засобу або його вузлів і агрегатів, які мають ідентифікаційні

номери, в підрозділах ТСЦ МВС України – для фізичних осіб, вантажна митна декларація – для юридичних осіб або належним чином оформлені довідка-рахунок та вантажна митна декларація (засвідчена митним органом копія) – для фізичних та юридичних осіб.

При реєстрації транспортних засобів, які були в експлуатації і раніше зареєстровані в підрозділах ТСЦ МВС (*раніше* – в ДАІ МВС), крім названих документів, потрібне свідоцтво про реєстрацію (технічний паспорт) з відміткою підрозділу ТСЦ МВС про зняття транспортного засобу з обліку. Перед відчуженням такий транспортний засіб повинен бути знятий з обліку в підрозділі ТСЦ МВС.

Реєстрація придбаних нових транспортних засобів проводиться за умови відповідності конструкції і технічного стану даної марки (моделі) транспортного засобу обов'язковим вимогам норм і стандартів, які діють в Україні, що підтверджується сертифікатом відповідності або свідоцтвом про визнання іноземного сертифіката. Реєстрація різного роду причепів до легкових автомобілів і бокових причепів до мотоциклів, виготовлених власними силами, також обов'язкова. Підставою для реєстрації є відповідність транспортного засобу технічним вимогам на їх виготовлення, а також наявність документів, котрі підтверджують законність придбання агрегатів, вузлів, деталей і матеріалів. Бокові причепи можна виготовляти до мотоциклів і мотороллерам тільки двигуном класу 350 $см^3$ і вище.

До поїздки за кордон допускаються транспортні засоби, на які видані реєстраційні документи відповідно до Конвенції про дорожній рух та номерні знаки, серіям яких присвоєні літери латинського алфавіту.

Перереєстрація транспортного засобу проводиться у випадках зміни юридичної адреси підприємства (його назви), власника транспортного засобу (прізвища, імені та по батькові), місця його проживання, а також при заміні двигуна, кузова (шасі), інших номерних деталей або зміни кольору транспортного засобу. Перереєстрація транспортного засобу у зв'язку із заміною кузова (шасі, рами) проводиться на підставі документів, що підтверджують правомірність придбання встановлених агрегатів, що мають

ідентифікаційні номери (у разі їх заміни), і акту технічної експертизи, виданого лабораторією або технічним центром, ремонтним або сервісним підприємством, що має сертифікат відповідності державної системи сертифікації на послуги з ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів.

Переобладнання, що приводить до зміни повної маси транспортного засобу і її розподілу по осях, центру ваги, типу двигуна, його ваги і потужності, колісної бази чи колісної формули, систем гальмового і рульового керування та трансмісії, здійснюється після огляду транспортного засобу працівниками ТСЦ МВС України з видачею акта технічного огляду, а також після узгодження з виробниками транспортних засобів та їх складових, *заводом-виробником* або ДП «*ДержавтотрансНДІпроектом*» Міністерства інфраструктури України (*випробувальною лабораторією (центром)*, що має атестат акредитації відповідної галузі та повноваження щодо проведення перевірки технічного стану транспортних засобів).

Перереєстрація транспортних засобів, переобладнаних для перевезення пасажирів, тобто після зміни типу та призначення транспортного засобу, відповідно до статті 32 Закону України «Про дорожній рух» проводиться після погодження з ДП «*ДержавтотрансНДІпроектом*» Міністерства інфраструктури України з наданням акту прийому-передачі, акта технічної експертизи і акту технічного огляду.

Перереєстрація транспортних засобів, переобладнаних для роботи двигуна на зрідженому нафтовому газі або стиснутому природному газі, проводиться на підставі актів про виконане переобладнання та проведену перевірку газового обладнання. Акти видаються підприємствами, що виконали переобладнання або перевірку герметичності і справності газового обладнання. До акта додається відповідне свідоцтво (дозвіл) або висновок науково-технічної експертизи ДП «ДержавтотрансНДІпроекту» Міністерства інфраструктури України.

*Допускається реєстрація самостійно сконструйованих мотоциклів, легкових, а також вантажних автомобілів,*

*максимальна вага яких не перевищує 3500 кг, причепів та напівпричепів до них, виготовлених відповідно до затверджених технічних вимог*, на підставі документів, які підтверджують правомірність придбання вузлів і агрегатів із зазначенням їх ідентифікаційних номерів, а також висновків спеціально уповноважених підприємств, установ і організацій, які визначаються Кабінетом Міністрів України.

При реєстрації, перереєстрації, зняття з обліку транспортні засоби підлягають огляду з метою перевірки відповідності ідентифікаційних номерів вузлів і агрегатів обліковим даним, а технічного стану – вимогам безпеки дорожнього руху.

Транспортні засоби зі знищеними, фальсифікованими або підробленими ідентифікаційними номерами вузлів і агрегатів реєстрації, перереєстрації та зняття з обліку (крім випадків вибракування) не підлягають. Заміна таких вузлів і агрегатів на нові допускається за наявності повідомлення органу внутрішніх справ про те, що транспортний засіб не значиться в розшуку.

*Трактори, тракторні причепи, самохідні машини* реєструються безпосередньо за тими підприємствами, установами, закладами, організаціями, котрим вони належать. Порядок оформлення в цьому випадку встановлює відповідне міністерство або відомство. На всі ці машини відповідні міністерства і відомства видають номерні знаки, без котрих експлуатація транспортних засобів не допускається.

*Відомчій реєстрації підлягають* транспортні засоби НГУ, ДПС, Держспецтрансслужби, Держспецзв'язку, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту.

**1003. Режи́м ру́ху застере́жний** (*за результатами проведення технічного контролю транспортного засобу*) – режим, за якого невідповідність технічного стану транспортного засобу, про що попереджено водія, не може небезпечно вплинути на процес руху відповідно до Правил дорожнього руху.

**1004. Резиде́нти** (*за визначенням Податкового кодексу України*) – а) юридичні особи та їх відокремлені особи, які утворені та провадять свою діяльність *відповідно*

*до законодавства України* з місцезнаходженням як на її території, так і за її межами; б) *дипломатичні представництва, консульські установи та інші офіційні представництва України за кордоном*, які мають дипломатичні привілеї та імунітет; в) *фізична особа-резидент* – фізична особа, яка має місце проживання в Україні. У разі якщо фізична особа має місце проживання також в іноземній державі, вона вважається резидентом, якщо така особа *має місце постійного проживання в Україні*; якщо особа має місце постійного проживання також в іноземній державі, вона вважається резидентом, якщо *має більш тісні особисті чи економічні зв'язки (центр життєвих інтересів) в Україні*. У разі якщо державу, в якій фізична особа має центр життєвих інтересів, не можна визначити, або якщо фізична особа не має місця постійного проживання у жодній з держав, вона *вважається резидентом, якщо перебуває в Україні не менше 183 днів* (включаючи день приїзду та від'їзду) протягом періоду або періодів податкового року. Достатньою (але не виключною) умовою визначення місця знаходження центру життєвих інтересів фізичної особи є місце постійного проживання членів її сім'ї або її реєстрації як суб'єкта підприємницької діяльності. Якщо неможливо визначити резидентський статус фізичної особи, використовуючи попередні положення цього підпункту, *фізична особа вважається резидентом, якщо вона є громадянином України*. Якщо всупереч закону фізична особа-громадянин України має також громадянство іншої країни, то з метою оподаткування цим податком така особа вважається громадянином України, який не має права на залік податків, сплачених за кордоном, передбаченого цим Кодексом або нормами міжнародних угод України. Якщо фізична особа є особою без громадянства і на неї не поширюються положення абзаців першого-четвертого цього підпункту, то її статус визначається згідно з нормами міжнародного права. Достатньою підставою для визначення особи резидентом є самостійне визначення нею основного місця проживання на території України у порядку, встановленому цим Кодексом, або її реєстрація як самозайнятої особи. У разі якщо у розділі IV Податкового кодексу України використовується

термін «резидент» у відповідних відмінках, під цим терміном розуміється «фізична особа-резидент».

**1005. Ре́йдова перевíрка (перевíрка на доро́зі)** – перевірка транспортних засобів суб'єкта господарювання на маршруті руху в будь-який час з урахуванням інфраструктури (автовокзали, автостанції, автобусні зупинки, місця посадки та висадки пасажирів, стоянки таксі і транспортних засобів, місця навантаження та розвантаження вантажних автомобілів, контрольно-вагові комплекси та інші об'єкти, що використовуються суб'єктами господарювання для забезпечення діяльності автомобільного транспорту).

**1006. Ре́йковий тра́нспортний за́сіб** (*за визначенням ПДР*) – трамвай та платформи із спеціальним обладнанням, що рухаються трамвайними коліями. Усі інші транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі, вважаються нерейковими.

**1007. Рейс** – рух транспортного засобу від початкового до кінцевого пункту маршруту.

**1008. Рекла́ма** – інформація про особу чи товар, розповсюджена в будь-якій формі та в будь-який спосіб і призначена сформувати або підтримати обізнаність споживачів реклами та їх інтерес щодо таких особи чи товару;

**1009. Рекла́ма на тра́нспорті** – реклама, що розміщується на території підприємств транспорту загального користування, метрополітену, зовнішній та внутрішній поверхнях транспортних засобів та споруд підприємств транспорту загального користування і метрополітену;

**1010. Рекла́мні за́соби** – засоби, що використовуються для доведення реклами до її споживача.

**1011. Рекламода́вець** – особа, яка є замовником реклами для її виробництва та/або розповсюдження.

**1012. «Рекомендо́вана шви́дкість»** – дорожній знак 5.33, котрий інформує учасників дорожнього руху про швидкість, з котрою рекомендується рухатися на цій ділянці дороги, де робота світлофорів координується («зелена хвиля світлофорів»), перед крутими поворотами чи ділянками дороги, на котрих ведуться ремонтні роботи

5.33

тощо. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків.

Встановлюється на початку ділянки. Зона дії знака 5.33 розповсюджується до найближчого перехрестя, а при застосуванні вказаного знаку спільно з попереджувальним знаком визначається довжиною небезпечної ділянки.

**1013. Реме́ні безпе́ки** – запобіжний пристрій, який утримує водія і пасажирів легкового автомобіля (мікроавтобуса, автобуса) на своїх сидіннях при зіткненні з перешкодою (ДТП).

Починаючи з 1975 р., заводи-виробники легкових автомобілів (мікроавтобусів, автобусів) комплектують їх Р.б. На автомобілях випуску до 1975 р. кріплення для Р.б. повинні були бути встановлені на станціях технічного обслуговування.

Перед початком руху на легковому автомобілі водій зобов'язаний пристебнути себе Р.б., проінструктувати пасажирів про порядок пристебування Р.б. і не починати рух, поки вони не пристебнуться. Дозволяється не пристібатися в населених пунктах водіям і пасажирам з інвалідністю, фізіологічні особливості яких унеможливлюють користування ременями безпеки, водіям і пасажирам оперативних та спеціальних транспортних засобів.

Користування Р.б. значно зменшує тяжкість наслідків ДТП, особливо при перекиданні автомобіля і внаслідок зустрічних зіткнень. Відсутність Р.б., як правило, призводить до тяжких наслідків.

За своєю конструкцією Р.б. діляться на три типи: поясні, діагональні (плечові) і комбіновані. Найбільш досконалими є комбіновані Р.б., оскільки вони включають в себе поясну і діагональну лямки і добре утримують тіло водія або пасажира від різких переміщень при зіткненні автомобіля з перешкодою. Р.б. виключають випадання водія і пасажирів з автомобіля при ДТП. Ефективні інерційні Р.б., котрі при різкому гальмуванні притискають водія або пасажира до стінки сидіння.

За закордонними даними, Р.б. забезпечують практично повну гарантію безпеки при швидкості 70–80 км/год.

ТСЦ МВС України контролюють оснащення автомобілів Р.б. у процесі реєстрації автотранспортних засобів, патрульна поліція слідкує за цим аспектом пасивної безпеки автомобіля при проведенні технічних оглядів (спільно з фахівцями СТО) і при нагляді за рухом транспортних засобів на дорогах.

**1014. Репродукти́вна уя́ва** (*психол.*) – вид уяви, що широко використовується у навчанні. Її продуктом є уявлення чогось нового для курсанта, слухача (образу, моделі, процесу тощо), котре виникає на основі його словесного опису чи умовного зображення (схеми, малюнка та ін.). Важливими умовами репродуктивної уяви є наявність у курсанта знань, на котрі він спирається, точний опис нового (чітке виділення того, чим нове відрізняється від старого, уже відомого); опора на наочний матеріал; образність, яскравість, жвавість, чіткість розповіді про нове; виконання курсантами конкретного практичного завдання з новим (нарисувати, порівняти, продемонструвати, розіграти та ін.). Має важливе значення при застосуванні ділових ігор (моделюванні дорожніх ситуацій) при вивченні Правил дорожнього руху.

**1015. «Рестора́н а́бо їда́льня»** – дорожній знак 6.13, який інформує водіїв про те, що на шляху їх руху розташовані пункти громадського харчування біля дороги. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля самих закладів харчування, на відстані від них, яка вказана в нижній частині знаку, або в місцях повороту до них.

6.13

*Ресторан* (*фр. Restaurant*) – заклад громадського харчування (іноді з музикою, танцями), де подаються страви та напої. Один з видів закладів громадського харчування; від інших відрізняється вищою якістю послуг, широким меню; окрім харчування як правило ресторани також надають послуги з розваг та відпочинку.

*Їдальня* – заклад громадського харчування, який є загальнодоступним чи призначений для обслуговування певного контингенту споживачів з різноманітним асортиментом страв, булочних, кондитерських виробів і закупних товарів.

На відміну від ресторанів, кав'ярень тощо, їдальня належить до тих закладів громадського харчування, котрі призначенні лише для надання послуг з харчування. Їдальні не задовольняють гастрономічні забаганки, а годують клієнтів за прийнятну для них ціну. Відповідно для їдалень характерний набір звичних для цього суспільства страв. Для зручності співробітників та економії коштів чи зниження цін власні їдальні мають великі підприємства чи установи. Тому часто під їдальнею розуміють саме заклад громадського харчування при якійсь організації.

**1016. Рефле́кс** (*психол.*) (*лат. reflexus* – згин, вигин) – закономірна реакція організму на зміни зовнішнього чи внутрішнього середовища, здійснювана через центральну нервову систему у відповідь на подразнення рецепторів.

Рефлекс є основною формою нервової діяльності. Завдяки рефлекторній діяльності організм здатний швидко реагувати на різноманітні зміни зовнішнього середовища або свого внутрішнього стану і пристосовуватися до цих змін. Усі рефлекси організму поділяють на *безумовні* і *умовні*. З безумовно рефлекторною діяльністю організм народжується, а умовні рефлекси – набувають у процесі життя й пристосування до навколишнього середовища.

**1017. Рефлексі́я** – схильність до аналізу своїх переживань, звернення свідомості на самого себе (самосвідомість), осмислення свого стану.

**1018. Ри́зик** – 1) частота проявлення небезпеки, ймовірність небезпеки; 2) усвідомлена можливість небезпеки.

**1019. Ри́си** (водія́) – стійкі властивості, що проявляються постійно (розум, наполегливість, сміливість, ніжність, самостійність тощо).

**1020. Рі́вень надзвича́йної ситуа́ції** – масштаб (величина) надзвичайної ситуації, що визначається її територіальним поширенням, обсягами заподіяних або очікуваних економічних збитків, кількістю людей, які загинули або отримали травми.

**1021. Рішу́чість** (*уча́сника доро́жнього ру́ху*) – сміливість, готовність прийняти і здійснити задумане,

непохитність. Наприклад, надання водієм чи пішоходами домедичної допомоги травмованим особам, які потерпіли в ДТП, рішуче рятування осіб з автомобіля, який загорівся, застосування власного вогнегасника для гасіння чужого автомобіля, надання допомоги способом буксирування несправного автомобіля, відстоювання своїх прав при проведенні аналізу створеної аварійної ситуації, спричинена не його діями (правопорушник – інший учасник дорожнього руху) тощо.

**1022. Робо́ча зміна** – період роботи водія відповідно до графіка змінності.

**1023. Робо́че мі́сце водія́** – місце за кермом транспортного засобу або місце, де він здійснює виконання своїх обов'язків, визначених трудовим договором.

**1024. Робо́чий час водія́** – час, протягом якого водій зобов'язаний виконувати свої обов'язки, визначені трудовим договором і правилами внутрішнього трудового розпорядку. *До робочого часу водія включаються*: 1) змінний період керування; 2) підготовчо-заключний період; 3) час простоїв не з вини водія; 4) час простоїв (у пунктах навантаження та розвантаження вантажів, у місцях посадки та висадки пасажирів); 5) час проведення медичних оглядів водія перед виїздом на маршрут (у рейс) та після повернення; 6) час проведення робіт з усунення технічних несправностей ТЗ на маршруті (у рейсі); 7) час охорони ТЗ з вантажем або без нього під час стоянки на кінцевих та проміжних пунктах при здійсненні міжміських перевезень у разі, якщо такі обов'язки передбачені трудовим договором, укладеним з водієм; 8) половина часу, передбаченого завданням на рейс міжміського сполучення, при роботі двох водіїв на ТЗ, обладнаному спальним місцем; 9) інший час, передбачений законодавством України. Нормальна тривалість робочого часу водіїв не повинна перевищувати 40 годин на тиждень.

Для водіїв, у яких встановлено п'ятиденний робочий тиждень з двома вихідними днями, тривалість щоденної роботи (зміни) визначається правилами внутрішнього трудового розпорядку або графіками змінності, які затверджує

Перевізник за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником) з додержанням установленої тривалості робочого тижня.

Для водіїв, у яких встановлено шестиденний робочий тиждень з одним вихідним днем, тривалість щоденної роботи не може перевищувати 7 годин.

Напередодні вихідних днів тривалість роботи при шестиденному робочому тижні не може перевищувати 5 годин. Напередодні святкових і неробочих днів тривалість роботи водіїв скорочується на одну годину як при п'ятиденному, так і при шестиденному робочому тижні. Тривалість роботи (зміни) водія у нічний час скорочується на одну годину.

Якщо за умовами роботи не може бути додержана встановлена для водіїв щоденна або щотижнева тривалість робочого часу, допускається запровадження підсумованого обліку робочого часу з тим, щоб тривалість робочого часу за обліковий період не перевищувала нормального числа робочих годин. Рішення про запровадження підсумованого обліку робочого часу приймається Перевізником за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником). У разі підсумованого обліку робочого часу водія нормальна тривалість робочого дня (зміни) не може перевищувати 10 годин.

Якщо нормальна тривалість робочого дня охоплює тривалі простої, очікування у ТЗ чи на робочому місці або якщо водію необхідно дати змогу доїхати до відповідного місця відпочинку, тривалість робочого дня (зміни) може бути збільшена до 12 годин за умови, що час керування протягом дня (зміни) не перевищує 9 годин.

При підсумованому обліку робочого часу праця водіїв регулюється графіками змінності водіїв колісних транспортних засобів, які складаються на весь обліковий період і якими визначаються тривалість щоденної роботи (зміни), робочих днів (зміни) та вихідних днів. Графік змінності на обліковий період доводиться до відома кожного водія не менше ніж за два тижні до початку облікового періоду.

Склад робіт підготовчо-заключного періоду, час на їх виконання і час на проведення медичного огляду водія встановлюються Перевізником за погодженням з виборним

органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником).

Час охорони ТЗ з вантажем або без нього зараховується водію в розмірі 1/3 робочого часу. Конкретна тривалість часу охорони вантажу та ТЗ, що зараховується водіям у робочий час, встановлюється Перевізником за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником).

Час присутності на робочому місці водія, коли він не керує ТЗ, при направленні у рейс двох водіїв зараховується йому в розмірі не менше 50 відсотків робочого часу. Конкретна тривалість часу присутності на робочому місці водія, коли він не керує ТЗ при направленні в рейс двох водіїв, що зараховується в робочий час, встановлюється Перевізником за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником).

Для водіїв автобусів, які здійснюють регулярні пасажирські перевезення, за їх згодою може встановлюватись робочий день з розподілом зміни на дві частини за умови, що тривалість цих частин не перевищує 4 години з урахуванням часу, необхідного для повернення на місце стоянки. При цьому тривалість перерви між частинами зміни повинна бути не менше двох годин без урахування часу для відпочинку і харчування. Час перерви між двома частинами зміни в робочий час не включається.

Водіям легкових автомобілів (крім таксі) у разі потреби може встановлюватися ненормований робочий день, тобто понад нормальну тривалість робочого часу. Ця робота не вважається надурочною, і за неї не здійснюється додаткова оплата перепрацьованого часу. Кількість годин перепрацьованого часу при такій роботі визначається у колективному договорі.

Водіям з ненормованим робочим днем надається у формі компенсації щорічна додаткова відпустка та у випадках, передбачених законодавством, провадиться відповідна оплата за виконаний обсяг робіт, ступінь напруженості, складність і самостійність у роботі, необхідність виконання службових завдань понад установлену тривалість робочого часу.

Залучення водіїв до надурочних робіт здійснюється відповідно до статей 62–64 Кодексу законів про працю України. Надурочними вважаються роботи понад встановлену тривалість робочого дня (зміни) (статті 52, 53 і 61 Кодексу законів про працю України). Надурочні роботи не повинні перевищувати для кожного водія 4 годин протягом двох днів поспіль або 120 годин на рік, крім випадків, указаних у пункті 3.3 Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів (затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340 (в редакції від 04.10.2016)).

7.4.2

**1025. «Робо́чі дні»** – дорожня табличка 7.4.2, котра вказує дні тижня, протягом котрих діє знак. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Може застосовуватися під забороннними знаками 3.1 «Рух заборонено», 3.2 «Рух механічних транспортних засобів заборонено», 3.3 «Рух вантажних автомобілів заборонено», 3.4 «Рух з причепом заборонено», 3.5 «Рух тракторів заборонено», 3.6 «Рух мотоциклів заборонено», 3.11 «Рух гужових возів (саней) заборонено», 3.22 «Поворот направо заборонено», 3.23 «Поворот ліворуч заборонено», 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця» і наказовими – 4.1 «Рух прямо», 4.2 «Рух праворуч», 4.3 «Рух ліворуч», 4.4 «Рух прямо або праворуч», 4.5 «Рух прямо або ліворуч», 4.6 «Рух праворуч або ліворуч».

1.25

**1026. «Розвідни́й міст»** – дорожній знак 1.25, який інформує учасників руху про те, що на їх шляху є розвідний міст або паромна переправа. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Використовується на дорогах в населених пунктах, якщо відстань видимості небезпечної ділянки менше 50 м, поза населених пунктів – менше 150 м. Встановлюється поза межами населених пунктів на відстані 150–300 м, у населених пунктах – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. У разі потреби знак встановлюється і на іншій відстані, яка зазначається на табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта», якщо небезпечна

ділянка розміщена в зоні обмеженої видимості (крутий поворот, перелом поздовжнього профілю дороги тощо). У такому випадку під знаком встановлюється табличка 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

На дорогах поза населених пунктів знак 1.25 повторюється. Другий знак встановлюється на відстані не менше ніж за 50 м до небезпечної ділянки. Оскільки розвідні мости або паромні переправи є ділянками доріг підвищеної небезпеки, то при під'їзді до них водії зобов'язані знизити швидкість і за необхідності бути готовими до зупинки транспортного засобу.

3.24

**1027. «Розворóт заборóнено»** – дорожній знак 3.24, котрий забороняє розворот всім транспортним засобам, крім транспорту загального користування, що рухається за встановленими маршрутами, на перехрестях, де цей маневр важко виконати або створить небезпеку для руху інших транспортних засобів. У межах дії знака 3.24 поворот наліво не заборонений. Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється на дорогах з розділювальною смугою – тільки на смузі, а при її відсутності і кількості смуг для зустрічного руху не більше двох – тільки на лівому боці дороги.

Якщо необхідно заборонити розворот одному виду транспорту, то під знаком застосовується одна із табличок 7.5.1–7.5.8 «Вид транспортного засобу».

**1028. Розгу́бленість** (*учасника дорожнього руху*) – цілковита втрата самовладання в екстремальній ситуації (наприклад, під час вчинення водієм ДТП); збентеження, зніяковілість від сильного хвилювання, потрясіння тощо (сприймання важкості отриманих травм при необхідності надання ЕМД потерпілому учасникові дорожнього руху); втрата здатності міркувати і діяти (важко згадати повсякденну інформацію, наприклад, телефонний номер виклику поліції, швидкої допомоги, місце знаходження АМА, поліса цивільно-правової відповідальності та ін.).

**1029. Розді́лювальна сму́га** (*за визначенням ПДР*) – виділений конструктивно або за допомогою суцільних ліній дорожньої розмітки 1.2 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.

**1030. Роздратува́ння, роздрато́ваність** (*водія*) – стан збудження, схвильованості, гостре невдоволення, досада, злість, гнів.

**1031. Ро́зклад ру́ху** – сукупність графіків руху автобусів за маршрутом.

**1032. Розпізнава́льні зна́ки** – позначення, котрі використовуються для попередження інших водіїв про особливості певного транспортного засобу. На відповідних транспортних засобах установлюються такі розпізнавальні знаки:

**«Автопо́їзд»** – три ліхтарі оранжевого кольору, розташовані горизонтально над передньою частиною кабіни (кузова) з проміжками між ліхтарями від 150 до 300 мм – на вантажних автомобілях і колісних тракторах (класу 1.4 т і вище) з причепами, а також на зчленованих автобусах і тролейбусах (рис. 1).

**Рис. 1.** Розпізнавальний знак «Автопоїзд»

**«Водій з інвалі́дністю»** – квадрат жовтого кольору із стороною 150 мм і чорним зображенням символу таблички 7.17. Знак розміщується спереду і ззаду на механічних транспортних засобах, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять пасажирів з інвалідністю (рис. 2).

**Рис. 2.** Розпізнавальний знак «Водій з інвалідністю»

**«Глухи́й водій»** – круг жовтого кольору діаметром 160 мм з нанесеними всередині трьома чорними кружками діаметром 40 мм, розташованими по кутах уявного рівностороннього трикутника, вершина якого спрямована донизу. Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, якими керують глухі або глухонімі водії (рис. 3).

**Рис. 3.** Розпізнавальний знак «Глухий водій»

**«Ді́ти»** – квадрат жовтого кольору з каймою червоного кольору і чорним зображенням символу дорожнього знака 1.33 (сторона квадрата – не менше 250 мм, кайма – 1/10 цієї сторони). Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, що перевозять організовані групи дітей (рис. 4).

**Рис. 4.** Розпізнавальний знак «Діти»

**«Довгомі́рний тра́нспортний за́сіб»** – два прямокутники жовтого кольору розміром 500 х 200 мм з каймою червоного кольору завширшки 40 мм із світлоповертального матеріалу. Знак розміщується на транспортних засобах (крім маршрутних) ззаду горизонтально (чи вертикально) і симетрично до поздовжньої осі, довжина яких від 12 до 22 м.

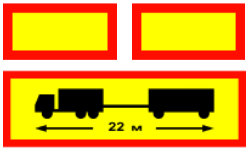



**Рис. 5.** Розпізнавальні знаки «Довгомірний транспортний засіб»

Довгомірні транспортні засоби, довжина яких з вантажем або без нього перевищує 22 м, а також автопоїзди з двома і більше причепами (незалежно від загальної довжини) повинні мати розміщений ззаду розпізнавальний знак (у формі прямокутника жовтого кольору розміром 1200 х 300 мм з каймою червоного кольору завширшки 40 мм) із світлоповертального матеріалу. На знакові чорним кольором наноситься зображення вантажного автомобіля з причепом і зазначається їхня загальна довжина в метрах (рис. 5).

**Знак аварі́йної зупи́нки** відповідно до ГОСТ 24333-97 являє собою рівносторонній трикутник (сторона 450–550 мм), виготовлений із світлоповертальних планок (ширина 40–50 мм) червоного кольору з внутрішньою флуоресцентною вставкою червоного кольору (загальною площею не менше 315 см$^2$), виставляється на відстані 20–40 м від транспортного засобу з боку попутного руху безпосередньо на проїзній частині (рис. 6).

**Рис. 6.** Знак аварійної зупинки

**«Знак небезпе́ки»** – інформаційна таблиця у формі ромба, на якій зображено знак небезпеки. Зображення, розміри та розміщення таблиць на транспортних засобах визначаються Європейською Угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (рис. 7).

**Рис. 7.** Розпізнавальний знак «Знак небезпеки»

**«Інформаці́йна табли́ця небезпе́чного вантажу́»** – прямокутник оранжевого кольору із світлоповертальною поверхнею та каймою чорного кольору. Розміри знака, написи ідентифікаційних номерів виду небезпеки і небезпечної речовини та його розміщення на транспортних засобах визначаються Європейською Угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (рис. 8).

**Рис. 8.** Розпізнавальний знак «Інформаційна таблиця небезпечного вантажу»

**«Коло́на»** – квадрат жовтого кольору з каймою червоного кольору, в який вписано літеру «К» чорного кольору (сторона квадрата – не менше 250 мм, ширина кайми – 1/10 цієї сторони). Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, що рухаються в колоні (рис. 9).

**Рис. 9.** Розпізнавальний знак «Колона»

**«Лі́кар»** – квадрат синього кольору (сторона – 140 мм) із вписаним зеленим кругом (діаметр – 125 мм), на який нанесено білий хрест (довжина штриха – 90 мм, ширина – 25 мм). Знак розміщується спереду і ззаду на автомобілях, що належать водіям-лікарям (за їхньою згодою) (рис. 10).

Якщо на транспортному засобі розміщено розпізнавальний знак «Лікар», у ньому повинна бути спеціальна медична аптечка та інструментарій за переліком, визначеним МОЗ, для подання кваліфікованої допомоги під час дорожньо-транспортної пригоди.

**Рис. 10.** Розпізнавальний знак «Лікар»

**«Навча́льний тра́нспортний за́сіб»** – рівносторонній трикутник білого кольору з вершиною догори і каймою червоного кольору, в який вписано літеру «Н» чорного кольору (сторона – не менше 200 мм, ширина кайми – 1/10 цієї сторони). Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, що використовуються для навчання водінню (допускається встановлення двостороннього знака на даху легкового автомобіля) (рис. 11).

**Рис. 11.** Розпізнавальний знак «Навчальний транспортний засіб»

**«Негабари́тний вантáж»** – сигнальні щитки або прапорці розміром 400 х 400 мм з нанесеними по діагоналі червоними і білими смугами, що чергуються (ширина – 50 мм), а в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості – світлоповертачами або ліхтарями: спереду білого кольору, ззаду – червоного, збоку – оранжевого. Знак розміщується на крайніх зовнішніх частинах вантажу, що виступає за габарити транспортного засобу на відстань, більшу ніж це передбачено пунктом 22.4 цих Правил (рис. 12).

**Рис. 12.** Розпізнавальний знак «Негабаритний вантаж»

**«Обме́ження максима́льної шви́дкості»** – зображення дорожнього знака 3.29 із зазначенням дозволеної швидкості (діаметр знака – не менше 160 мм, ширина кайми – 1/10 діаметра). Знак розміщується (наноситься) ззаду ліворуч на механічних транспортних засобах, якими керують водії із стажем до 2 років, великовагових та великогабаритних транспортних засобах, сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, у разі перевезення вантажним автомобілем пасажирів, а також у випадках, коли максимальна швидкість транспортного засобу згідно з його технічною характеристикою або окремими умовами руху, визначеними органами Національної поліції, нижча встановленої в пунктах 12.6 і 12.7 Правил дорожнього руху (рис. 13).

**Рис. 13.** Розпізнавальний знак «Обмеження максимальної швидкості»

Для позначення гнучкого зчеплення під час буксирування використовуються **прапорці або щитки розміром 200 х 200 мм** з нанесеними на них по діагоналі червоними і білими смугами, що чергуються, із світлоповертального матеріалу завширшки 50 мм (за винятком використання гнучкого зчеплення з покриттям із світлоповертального матеріалу) (рис. 14).

**Рис. 14.** Щитки для позначення гнучкого зчеплення під час буксирування

**«Розпізнава́льний автомобі́льний знак Украї́ни»** – еліпс білого кольору з чорною каймою і нанесеними усередині латинськими літерами UA. Довжина осей еліпса повинна бути 175 і 115 мм. Розміщується ззаду на транспортних засобах, які перебувають у міжнародному русі (рис. 15).

**Рис. 15.** Розпізнавальний знак «Розпізнавальний автомобільний знак України»

**«Розпізнава́льний знак тра́нспортного за́собу»** – спеціальна стрічка із світлоповертальної плівки з нанесеними під кутом 45 градусів червоними і білими смугами, що чергуються. Знак розміщується на транспортних засобах ззаду горизонтально і симетрично до поздовжньої осі якомога ближче до зовнішнього габариту транспортного засобу, а на транспортних засобах, що мають кузов-фургон, – і вертикально. На транспортних засобах, що використовуються для дорожніх робіт, а також на засобах, що мають особливу форму, і на їх обладнанні знак розміщується також спереду і по боках.

**Рис. 16.** Розпізнавальний знак «Розпізнавальний знак транспортного засобу»

Розпізнавальний знак розміщується обов'язково на транспортних засобах, що використовуються для дорожніх робіт, сільськогосподарській техніці, ширина якої перевищує 2,6 м, а також на засобах, що мають особливу форму. На інших транспортних засобах розпізнавальний знак розміщується за бажанням їх власників (рис. 16).

**«Таксі́»** – квадрати контрастного кольору (сторона – щонайменше 20 мм), які розміщені у шаховому порядку у два ряди. Знак встановлюється на даху транспортних засобів або наноситься на боковій їх поверхні. При цьому повинно бути нанесено щонайменше п'ять квадратів (рис. 17).

**Рис. 17.** Розпізнавальний знак «Таксі»

**«Шипи́»** – рівносторонній трикутник білого кольору з вершиною догори і каймою червоного кольору, в який вписано літеру «Ш» чорного кольору (сторона трикутника – не менше 200 мм, ширина кайми – 1/10 сторони). Знак розміщується ззаду на транспортних засобах, на яких встановлено шини з шипами.

**Рис. 18.** Розпізнавальний знак «Шипи»

Розпізнавальні знаки розміщуються на висоті 400–1600 мм від поверхні дороги так, щоб вони не обмежували оглядовість і їх було добре видно іншим учасникам дорожнього руху (рис. 18).

Забороняється наносити на зовнішні поверхні транспортних засобів зображення чи написи, що не передбачені підприємством-виробником або збігаються з кольорографічними схемами, розпізнавальними знаками чи написами транспортних засобів оперативних і спеціальних служб, передбаченими ДСТУ 3849-99.

**1033. Розповсю́джувач рекла́ми** – особа, яка здійснює розповсюдження реклами.

**1034. Розри́в** (*мед.*) (*лат. ruptura*) – механічне закрите ушкодження зв'язок, м'язів, сухожиль, суглобової сумки із порушенням їх анатомічної безперервності при рухах, що перевищують фізичні можливості тканини. Ознаками розриву зв'язок та м'яких тканин є біль у місці травми (напр., у суглобі), в тому числі й локальна болісність при обмацуванні, порушення (обмеженість) функції органу, набряк, крововилив в навколишні тканини (синець, гематома), зміна форми (деформація) в місці травми за рахунок крововиливів, порушення цілісності тканин. Ускладненнями закритої механічної травми м'яких тканин є ушкодження великих нервів (порушення чутливості і/або руху) чи великих судин (порушення артеріального чи венозного кровообігу).

**1035. Розсі́ювач сигна́лу світлофо́ра** – оптична система, утворена окремими пластинами скла, кожна з яких є опуклою лінзою, що пом'якшує світло яскравих джерел випромінювання та рівномірно розподіляє (розсіює) світло.

**1036. Розташува́ння тра́нспортних за́собів на доро́зі** – визначений порядок розміщення під час руху транспортних засобів на проїзній частині дороги у відповідності до вимог Правил дорожнього руху.

5.16

5.18

Для руху нерейкових транспортних засобів кількість смуг руху визначається дорожньою розміткою проїзної частини або дорожніми знаками 5.16 «Напрямки руху по смугам», 5.18 «Напрямок руху по смузі». Якщо дорожня розмітка або знаки відсутні, то водій сам визначає кількість смуг для руху у даному напрямку, виходячи із ширини проїзної частини, габаритної ширини транспортних засобів і безпечних бокових інтервалів руху.

В Україні встановлено правосторонній рух. Нерейкові транспортні засоби повинні рухатися, дотримуючись необхідного бокового інтервалу, за можливості якнайближче до правого краю проїзної частини. Забороняється займати ліві смуги для руху, якщо вільні праві. У тому випадку, якщо для руху в одному напрямку є три смуги і більше (без врахування трамвайної колії як смуги руху), то вантажним

автомобілям, повна маса котрих перевищує 3,5 т, тракторам, самохідним машинам і механізмам забороняється виїжджати на крайню ліву смугу, за винятком випадків перестроювання для повороту наліво або розвороту, а в населених пунктах на дорогах з одностороннім рухом, крім цього, – для зупинки зліва і в дозволених випадках, з метою завантаження чи розвантаження.

На дорогах, проїзна частина котрих розділена на смуги руху дорожньою розміткою, рух транспортних засобів повинен здійснюватися строго по смугах. Наїжджати на переривисті лінії дозволяється тільки при перестроюванні. При інтенсивному русі, коли всі смуги зайняті рівномірно, змінювати смугу руху дозволяється тільки для виконання повороту, об'їзду перешкоди, розвороту або зупинки. Якщо зустрічний роз'їзд транспортних засобів утруднений через перешкоду, то перевагу має водій, який рухається вільною смугою. Не допускається виїзд транспортних засобів, швидкість котрих не повинна перевищувати 40 км/год або котрі за технічними причинам не можуть розвивати таку швидкість, вліво за межі крайньої правої смуги, за виключенням випадків об'їзду, обгону і перестроювання для виконання повороту ліворуч або розвороту.

Допускається рух нерейкових транспортних засобів трамвайними коліями попутного напрямку, розміщених посередині дороги на одному рівні з проїзною частиною, при об'їзді у випадку, коли габарити нерейкового транспортного засобу перевищують ширину проїзної частини цього напрямку, при обгоні, а також при інтенсивному русі, якщо зайняті всі смуги проїзної частини. При русі трамвайними коліями не повинно створюватися перешкод для руху трамваю. При пересіченні проїзної частини дороги з трамвайною колією поза перехрестям водії нерейкових транспортних засобів повинні дати дорогу трамваю.

**1037. Розтя́гування** (*мед.*) (*лат. distorsio*) – механічне закрите ушкодження зв'язок, м'язів, сухожиль без порушення їх анатомічної безперервності, що викликається силою, котра діє вздовж поздовжньої осі анатомічного утворення. Патологічні зміни при розтягуванні полягають

в надриві окремих волокон із крововиливом в їх товщу. Розтягування необхідно відрізняти від повного розриву зв'язок.

**1038. Розумо́ва вто́ма** (водія́) – стан центральної нервової системи, що виникає у людини внаслідок перенапруження розумової діяльності (наприклад, тривалий рух дорогою з інтенсивним рухом) й характеризується зниженням її (роботи – *уточнено*) продуктивності, спадом уваги, сповільненням усіх пізнавальних, мислиннєвих та моторних процесів. Важливим засобом боротьби з розумовою втомою є правильна організація розумової діяльності (чергування праці і відпочинку), виховання з дитинства інтересу й звички до систематичної розумової діяльності.

**1039. Розумо́ва працездо́тність** (водія́) – здатність ефективно виконувати роботу (керування транспортним засобом), яка вимагає тривалого розумового напруження. Фізіологічно характеризується довгочасним збереженням необхідних для діяльності оптимальних осередків збудження у корі головного мозку при стійкому гальмуванні інших ділянок кори. Психологічно це виражається у тривалій і інтенсивній увазі до об'єктів спостереження, запам'ятовування, роздумів. Розумова працездатність виробляється у курсантів, студентів, слухачів у процесі подолання труднощів, насамперед, в освітній діяльності. Правильно дозувати розумову працю на різних ступенях і одночасно всіляко розвивати розумову працездатність здобувачів вищої освіти – важливе завдання раціонально організованого освітнього процесу.

**1040. Розумо́ві дії́** (водія́) – дії людини (від аналітичних (математичних) перетворень інформації про дорожній рух до оцінки поведінки іншої людини), які використовуються у внутрішньому плані свідомості, використовуючи різні засоби, у тому числі чутну мову. Цим розумові дії відрізняються від інших видів людських дій (наприклад, мовних, фізичних). Розумові дії можуть бути спрямовані на виконання як пізнавальних (мислительних), мнестичних, так і емоційних завдань. Управління процесом формування розумовими діями відкриває певні перспективи

вдосконалення навчання водія й цілеспрямованого впливу на хід розумового розвитку людини.

*Розумові дії* – це дії з об'єктами, відображеними в образах, уявленнях і поняттях про них. Ці дії відбуваються подумки за допомогою мовлення. Перш ніж діяти з предметами, людина це робить подумки, не вступаючи в контакт з цими предметами. Дії мислення формуються на основі зовнішніх практичних дій. Операційний компонент мислення, що забезпечує його процесуальність, складають розумові операції (складові розумових дій):

*Аналіз і синтез* – дві основні розумові операції, які виникли на основі практичних дій – з реального розкладання предметів на частини та їх сполучення. Цей тривалий історичний шлях перетворення зовнішньої операції на внутрішню в скороченому вигляді можна спостерігати, вивчаючи мислення у дітей.

*Аналіз* – уявне розчленування об'єктів свідомості, виокремлення в них частин, аспектів, елементів, ознак і властивостей. Розрізняють два види аналітичних операцій: по-перше, можна подумки розкладати сам предмет, явище на складові частини (наприклад, аналіз роботи ДВЗ, його механізмів); по-друге, можна подумки виокремлювати в предметах і явищах ті чи інші ознаки, властивості, якості (наприклад, дослідження стилю водіння автомобілем, його види).

*Синтез* – це уявне поєднання окремих частин, аспектів, ознак об'єктів у єдине ціле. Синтетичні операції бувають тих самих видів, що і аналітичні, описані вище.

*Аналіз і синтез* – основні розумові операції, що в єдності забезпечують повне та глибоке пізнання дійсності. Вони взаємодіють і взаємозумовлюють одна одну і лежать в основі всіх інших розумових операцій, зокрема порівняння.

*Порівняння* – розумова операція, за допомогою якої пізнаються схожі та відмінні ознаки і властивості предметів. Людина може порівнювати наочно дані або уявлювані предмети, створюючи їх образи. Складним є процес порівняння людей, суспільних явищ тощо. Порівнюючи предмети і явища, доводиться здійснювати на першому

етапі аналіз, а потім синтез. Порівнюючи, слід дотримуватися важливого правила: порівнювати необхідно за однією ознакою.

До аналітико-синтетичного процесу відносяться також і такі складні розумові операції, як абстрагування і узагальнення.

*Абстрагування* – тобто уявне відокремлення одних ознак і властивостей предметів від інших і від самих предметів, яким вони властиві. Так, спостерігаючи різні транспортні засоби: мотоцикли, легкові автомобілі, автобуси, водій виокремлює в них загальну ознаку – експлуатаційні властивості і може розмірковувати про безпеку дорожнього руху взагалі. Так само за допомогою абстрагування створюються поняття про довжину, висоту, ширину, потужність ДВЗ, швидкість руху, відповідальність учасника дорожнього руху та ін.

*Узагальнення* – це продовження і поглиблення синтезуючої діяльності мозку за допомогою слова. Узагальнення звичайно проявляється у висновках, визначеннях, правилах, класифікаціях. Узагальнення потребує виокремлення в предметах не просто загальних, а істотних ознак.

*Конкретизація* – це перехід від загального до одиничного, яке відповідає цьому загальному. В навчальній діяльності конкретизувати – означає навести приклад, факт, який підтверджує загальне, теоретичне положення ПДР. Конкретизація має велике значення, оскільки пов'язує теоретичні знання водія з життям і практикою, допомагає правильно зрозуміти дійсність.

*Проблемна ситуація* – це суперечність між обставинами та умовами, між тим, якими знаннями володіє на сьогодні суб'єкт, і тим, до чого він прагне.

Останнім часом результати досліджень з планомірного формування розумових дій знаходять дедалі більш широке застосування у вузівському та професійному навчанні.

**1041. Ро́зчин аміа́ку** (*мед.*) (*Sol. ammoniicaustici*), або нашатирний спирт – прозора рідина з різким запахом, легкорозчинна у воді. Для миття рук, обробки забруднених ран і операційного поля застосовують 0,5 % розчин.

**1042. Ро́зчин брильянтового зеле́ного** (*мед.*) (*Viridenitens*) – застосовують спиртовий 1 % розчин для стерилізації інструментів, змазування шкіри при гнійних ураженнях, саднах і подряпинах.

**1043. Ро́зчин метиле́нового си́нього** (*мед.*) (*Methylenumcoeruleum*) – спиртовий 2 % розчин застосовують при лікуванні опіків, водний 0,02 % розчин – для промивання порожнин.

**1044. Ро́зчин пе́рекису во́дню** (*мед.*) (*Sol. hydrogeniiperoxydidiluta*) – безбарвна рідина, що є слабким дезинфікуючим засобом, володіє хорошою дезодоруючою (знищує запах) дією. Застосовують перекис водню у вигляді 3 % розчину: при контакті перекису водню в рані з гноєм і кров'ю виділяється велика кількість кисню, в результаті чого утворюється піна, яка очищує рану від гною, залишків загиблих тканин.

**1045. Ро́зчин Ри́нгера (***мед.***) – розчин, що має** більш «фізіологічний» склад (ближчий до складу плазми («рідкої частини») крові), ніж ізотонічний розчин натрію хлориду.

**1046. Рту́ті дихлори́д (сулема́)** (*мед.*) (*Hydrargyridichloridum*) – двухлориста ртуть, важкий білий порошок, добре розчинний у воді. Розчини сулеми застосовують у розведенні 1:1000. Сулема – сильна отрута, легко всмоктується навіть через неушкоджену шкіру, викликаючи смертельні отруєння. Тому її слід зберігати в шафах, які замикаються, та з етикеткою, котра чітко позначає, що це отрута. Застосовують сулему в основному для дезінфекції предметів догляду за інфекційними хворими, рукавичок.

**1047. Рубе́ць** (*мед.*) – утворення на місці загоєння дефекту, яке складається з власної пластинки слизової оболонки та підслизового шару.

**1048. Рульове́ керува́ння** (*техн.*) – механізм для зміни напрямку руху автомобіля. Складається з рульового механізму і приводу. Р.к. повинно забезпечувати добре повертання (маневрування) транспортного засобу без бокового ковзання керованих коліс на повороті при мінімальному зусиллі на рульовому колесі, а також стабілізацію коліс при

прямолінійному русі. Стабілізація керованих коліс, тобто їх властивість зберігати положення, яке вони займають при прямолінійному русі і автоматично повертаються в це положення, коли рульове колесо буде відпущено, досягається поперечним і поздовжнім нахилом шкворнів поворотних цапф коліс.

Правила дорожнього руху забороняють експлуатацію транспортних засобів, якщо: люфт Р.к. перевищує норму, встановлену заводом-виробником (див. ст. *Люфт рульового колеса*); утруднено обертання рульового колеса, є не передбачені конструкцією відчутні взаємні переміщення деталей і вузлів рульового керування або їх переміщення відносно кузова; нарізні з'єднання не закріплені, не зашплінтовані, від'єднані або пошкоджені деталі Р.к.; зіпсований або відсутній гідропідсилювач рульового керування або рульовий демпфер (на мотоциклах); встановлені деталі із слідами залишкової деформації, застосовано деталі і рідини, що не передбачені для даної моделі транспортного засобу або не відповідають вимогам підприємства-виробника.

Науково-дослідним інститутом автомобільного транспорту створені спеціальні прилади (НІІАТ-1-4В, НІІАТ-1-1) для перевірки Р.к., котрі без розбирання конструкції дозволяють визначити технічний стан елементів Р.к.

**1049. «Рух вантáжних автомобíлів заборóнено»** – дорожній знак 3.3, котрий забороняє рух вантажних автомобілів і составів транспортних засобів (вантажних автомобілів з причепом або напівпричепом) з повною масою більше 3,5 т (якщо на знаку не вказана маса) або з повною масою більше вказаної на знаку, а також тракторів, самохідних машин і механізмів. Відноситься до групи заборонних знаків. Застосовується з метою розвантажити найбільш напружені транспортні магістралі або окремі райони населених пунктів.

3.3

Дія знака 3.3 не розповсюджується на вантажні автомобілі, що мають скісну білу смугу на зовнішній бічній поверхні (на бортах, наприклад, поштові), вантажні таксі і вантажні автомобілі, котрі перевозять групу людей (не

менше двох осіб), а також вантажні автомобілі, котрі обслуговують підприємства, що знаходяться в позначеній зоні.

Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих введено відповідне обмеження, а відповідно, і заборона визначених дій починається за знаком.

При встановленні знака 3.3 безпосередньо перед перехрестям, під ним повинна застосовуватися одна із табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії», котрі вказують напрямок дії знаку на дорозі, котра перетинається. Для заборони руху вантажних автомобілів по окремій смузі знак 3.3 застосовується спільно з табличкою 7.9 «Смуга руху». Якщо обмеження, котре введене знаком, розміщено на деякій відстані від місця його встановлення, то під знаком застосовується табличка 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

3.11

**1050. Рух ґрунтови́ми доро́гами** (безпе́чне керува́ння) – на ґрунтових дорогах опір рухові автомобіля значно більший, ніж на дорогах з твердим покриттям. На таких дорогах водієві необхідно: 1) під час зрушення автомобіля з місця інтенсивніше робити розгін і швидше перемикати передачі; 2) починати поворот набагато раніше, ніж він це зробив би на дорозі з твердим покриттям; 3) під час пробуксовування необхідно відпустити педаль керування подачею палива (скинути «газ»), у крайньому разі зупинитись і підкласти під колеса гілки, насипати піску, каміння тощо; 4) під час руху на стрімких, слизьких спусках ґрунтових доріг увімкнути нижчу передачу й гальмувати переважно двигуном, періодично злегка пригальмовуючи робочим або стоянковим гальмом (інакше автомобіль буде рухатися юзом). Рульове колесо необхідно повертати дуже обережно, інакше автомобіль може «не сприйняти маневр» і рухатись й далі прямо, сковзаючи колесами на спуску. Їхати на стрімких спусках з вимкненим двигуном або зчепленням чи передачею *заборонено*.

**1051. «Рух гужови́х возі́в (сане́й) забороне́но»** – дорожній знак 3.11, котрий забороняє рух гужових возів (саней), тварин під сідлом або в'юком, а також прогін худоби. Відноситься до групи заборонних знаків.

Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих введено відповідне обмеження.

**1052. Рух діля́нкою доро́ги з грузьки́м гру́нтом (ріллє́ю)** (безпе́чне керува́ння) – послідовність дій водія з метою забезпечення безпечного проїзду дороги з грузьким ґрунтом має такі особливості: 1) зупинити автомобіль на такій відстані перед ділянкою ріллі, щоб можна було обрати найзручніший і найбезпечніший шлях; 2) увімкнути одну з проміжних передач, на якій, на думку водія, автомобіль зможе проїхати всю ділянку дороги без їх переключення; 3) підтримувати безперервний рух автомобіля, який повинен бути якомога плавнішим, без ривків і різних гальмувань, не перемикаючи передачі й не зупиняючись; 4) в разі зупинки автомобіля застосувати метод «розгойдування», а коли транспортний засіб застрягне, виважити застрягле колесо, встановивши для цього домкрат на тверду опору, а потім підкласти під колеса гілки та інший підручний матеріал (брезент, килимки, фуфайку тощо). Можна також спробувати виважити застрягле колесо з допомогою важеля і підкласти під нього гілки, дошки, каміння.

**1053. Рух доро́гами, які́ ма́ють нері́вності пове́рхні (напли́ви), я́ми та вибо́їни** (безпе́чне керува́ння) – при русі ґрунтовою дорогою чи проїзною частиною з твердим покриттям, які мають нерівності поверхні (напливи асфальту, вибоїни, поперечну колію (трамвайну, залізничну) тощо), водієві потрібно знизити швидкість руху, об'їхати найбільш глибокі і крупні вибоїни, уникати одночасного потрапляння двох передніх або двох задніх коліс в яму чи на поперечну колію.

Не можна різко змінювати напрямок руху. Спроби проїхати такі ділянки на підвищеній швидкості, маневруючи між вибоїнами, призводить, як правило, до поломок автомобіля і є небезпечними.

Глибокі ями, напливи та поперечні колії за неможливості їх об'їзду проїжджають дуже обережно. Перед їх проїздом водій зменшує швидкість руху і, включивши понижену передачу, плавно в'їжджає передніми колесами у яму, рівномірно продовжує подальший рух, поки задні колеса не

проїдуть перешкоду. Ривок після проїзду передніми колесами вибоїни може призвести до поломки автомобіля.

**1054. Рух доро́гою за ная́вності на ній ко́лії** (безпе́чне керува́ння) – колії на дорогах бувають різні: утворенні гужовими повозками, механічними транспортними засобами (тракторами, вантажними автомобілями), не дуже глибокі й значної глибини. Рішення про користування колією для руху транспортного засобу приймається водієм у кожному конкретному випадку самостійно.

Коли під час руху колія починає поглиблюватись, то для *виїзду з неї передусім необхідно повернути рульове колесо трохи в бік, протилежний напрямку виїзду*. При цьому треба, щоб переднє колесо автомобіля сильно притиснулось до однієї із стінок колії, а потім різко й швидко повернути рульове колесо в бік виїзду (під кутом приблизно 45°), трохи збільшивши оберти двигуна. Під час цього маневру колеса перетнуть канаву колії навскоси – і автомобіль виїде з неї. Якщо колія глибока, то водієві краще в місці виїзду заздалегідь обвалити її краї, утворюючи неначе поміст.

Виїжджати із снігової колії необхідно на невеликій швидкості, так само, як і з ґрунтової колії, уникаючи різкого збільшення обертів двигуна.

**1055. Рух заболо́ченою місце́вістю** (безпе́чне керува́ння) – під час руху заболоченою місцевістю необхідно вибирати для проїзду високі місця. Не можна рухатися старою колією, оскільки вона одразу ж після проходження автомобіля заповнюється водою.

Рухатися заболоченою місцевістю необхідно на завчасно включеній нижчій передачі і з можливо більшою швидкістю, уникаючи великих калюж або проїжджати їх на самій нижчій передачі із запасом потужності двигуна, оскільки під водою можуть трапитися ями або каміння. Невеликі ділянки заболоченої місцевості рекомендується проїжджати з розгону, на шляху руху не робити поворотів, уникати зупинок.

Якщо при русі почне буксувати колесо, не можна підкопувати ґрунт: після зняття поверхневого шару під колесом залишиться слабкий (пухкий) ґрунт, утвориться

заглиблення, котре заповниться водою. Колесо необхідно звільнити (вивісити) і під нього підкласти дошку або настелити хмизу.

3.1

**1056. «Рух заборóнено»** – дорожній знак 3.1, котрий забороняє рух всіх транспортних засобів в обох напрямках, крім маршрутних транспортних засобів, які рухаються за встановленому маршруту, легкових автомобілів, котрими керують водії з інвалідністю (наприклад, з ручним керуванням, мотоколясок), і відповідних транспортних засобів, які обслуговують підприємства, що знаходяться в позначеній зоні, або належать громадянам, які проживають в цій зоні, а також таксі, при доставлянні пасажирів або вантажів в позначену зону. Відноситься до групи заборонних знаків. Застосовується для заборони руху всіх транспортних засобів на окремих ділянках доріг або визначених територіях (зони відпочинку, дворові території житлових домів, пішохідні зони в населених пунктах тощо). Встановлюються безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих введено відповідне обмеження.

3.44

**1057. «Рух зазна́чених тра́нспортних за́собів забора́нено»** – дорожній знак 3.44, котрий забороняє рух зазначених на ньому транспортних засобів та рівнозначний кількох встановленим разом заборонним знакам.

Знак 3.44 застосовується для заборони руху гужових возів (саней), тварин під сідлом або в'юком та прогону худоби; також обмежує рух тракторів.

Знак 3.44 встановлюється на кожному в'їзді на ділянку дороги або територію, де вводиться заборона. Знак повторно встановлюється після закінчення населеного пункту (котрий немає перехресть) або безпосередньо за перехрестям у разі необхідності збереження обмеження, введеного знаком, встановленим перед перехрестям, або до кінця населеного пункту. Перед бічними виїздами на дорогу знак застосовується разом з однією з табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії» (рис. 1).

Дія знаку 3.44 не поширюється на погоничів гужових возів, транспортних засобів, що зображені на знаку, які: 1) обслуговують громадян або належать громадянам, які

проживають або працюють у цій зоні, а також 2) погоничів гужових возів, які обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках гужові вози повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому до місця призначення перехресті.

7.3.1 7.3.2 7.3.3

**Рис. 1.** *Конкретизація табличками 7.3.1–7.3.3 напрямку дії знаку 3.44 при бічному виїзді на дорогу з обмеженням*

Зона дії знаку 3.44 – від місця установки до найближчого перехрестя, а в населених пунктах, де немає перехресть, – до кінця населеного пункту. Дія знаку 3.44 не переривається у місцях виїзду з прилеглих територій і в місцях перехрещення (прилягання) польових, лісових та інших доріг без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

При необхідності зона і час дії цих знаків можуть бути конкретизовані застосуванням відповідної таблички.

3.45

**1058. «Рух зазна́чених тра́нспортних за́собів забороне́но»** – дорожній знак 3.45, котрий забороняє рух зазначених на знаку транспортних засобів та рівний за значенням кільком установленим разом відповідним заборонним знакам.

Знак 3.45 застосовується для заборони руху гужових возів (саней), тварин під сідлом або в'юком та прогону худоби, також обмежує рух тракторів та мототранспортних засобів.

Знак 3.45 встановлюється на кожному в'їзді на ділянку дороги або територію, де вводиться заборона. Знак повторно встановлюється після закінчення населеного пункту (котрий немає перехресть) або безпосередньо за перехрестям у разі необхідності збереження обмеження, введеного знаком, встановленим перед перехрестям, або до кінця населеного пункту. Перед бічними виїздами на дорогу знаки застосовується разом з однією з табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії» (рис. 1).

7.3.1 7.3.2 7.3.3

**Рис. 1.** *Конкретизація табличками 7.3.1–7.3.3 напрямку дії знаку 3.45 при бічному виїзді на дорогу з обмеженням*

Дія знаку 3.45 не поширюється на погоничів гужових возів, транспортних засобів, що зображені на знаку, які: 1) обслуговують громадян або належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також 2) погоничів гужових возів, які обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках гужові вози повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому до місця призначення перехресті.

Зона дії знаку 3.45 – від місця встановлення до найближчого перехрестя, а в населених пунктах, де немає перехресть, – до кінця населеного пункту. Не переривається дія знаку 3.45 у місцях виїзду з прилеглих територій і в місцях перехрещенні (прилягання) польових, лісових та інших доріг без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

При необхідності зона і час дії цих знаків можуть бути конкретизовані застосуванням відповідної таблички.

**1059. «Рух з причéпом заборóнено»** – дорожній знак 3.4, котрий забороняє рух вантажних автомобілів і тракторів з причепами або напівпричепами будь-якого типу (за винятком легкових автомобілів з причепами), а також будь-яке буксирування механічних транспортних засобів. Дія знака не розповсюджується на транспортні засоби, котрі обслуговують підприємства, установи, організації, що знаходяться в позначеній зоні. Відноситься до групи заборонних знаків.

3.4

**1060. «Рух з ручни́ми візка́ми заборóнено»** – дорожній знак 3.10, котрий застосовується для заборони руху осіб, які рухаються з ручними візками на ділянках доріг, де такий рух є недопустимим (транспортні тунелі, мости, шляхопроводи, естакади, що не мають пішохідних доріжок або тротуарів, ділянки доріг, що ремонтуються, вузькі

3.10

ділянки доріг тощо). Їх дія поширюється лише на ту сторону дороги, на якій встановлені ці знаки. Відноситься до групи заборонних знаків.

Зона дії знака – від місця установки до найближчого перехрестя, а в населених пунктах, де немає перехресть, – до кінця населеного пункту. Не переривається дія знака в місцях виїзду з прилеглих територій і в місцях перехрещення (прилягання) польових, лісових та інших доріг без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

При необхідності зона і час дії можуть бути конкретизовані застосуванням відповідної таблички.

**1061. «Рух із застосува́нням ланцюгі́в про́ти ко́взання»** – дорожній знак 4.21, котрий вказує на те, що рух легкових, вантажних автомобілів та автобусів повинен здійснюватися із застосуванням ланцюгів проти ковзання не менше ніж на двох ведучих колесах транспортного засобу. Знак 4.21 застосовується з табличкою 7.12 «Ожеледиця». Відноситься до групи наказових знаків.

4.21

7.12

Знак застосовується для позначення ділянки дороги, під час руху якою невикористання колісних ланцюгів проти ковзання може призвести до неможливості здійснювати рух. Знак повинен застосовуватися з табличкою 7.12 «Ожеледиця».

**1062. «Рух легкови́х автомобі́лів»** – дорожній знак 4.11, котрий дозволяє рух тільки легкових автомобілів, маршрутних транспортних засобів, які рухаються за встановленими маршрутами, мотоциклів і автобусів (незалежно від призначення), а також вантажних автомобілів, дозволена максимальна маса котрих не перевищує 3,5 т. Відноситься до групи наказових знаків. Встановлюється безпосередньо перед кожним в'їздом на дорогу, по котрій дозволяється рух тільки вказаних транспортних засобів. У цьому випадку перед боковими в'їздами знак 4.11 повинен застосовуватися у поєднанні з однією із табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії».

4.11

Коли необхідно дозволити рух вказаних вище транспортних засобів по окремій смузі, то в цьому випадку знак 4.11 застосовується разом з табличкою 7.9 «Смуга руху».

3.2

**1063. «Рух механі́чних тра́нспортних за́собів забо-ро́нено»** – дорожній знак 3.2, котрий забороняє рух всіх механічних транспортних засобів, за винятком маршрутних транспортних засобів, які рухаються за встановленими маршрутами, на водіїв з інвалідністю (легкових автомобілів з ручним керуванням, позначених розпізнавальним знаком «Водій з інвалідністю», мотоколясок, якими керують особи з інвалідністю), транспортних засобів, що обслуговують підприємства, котрі знаходяться в позначеній зоні, або належать громадянам, які проживають в цій зоні. Відносяться до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих введено відповідне обмеження.

При встановленні знака 3.2 безпосередньо перед перехрестям під ним повинна застосовуватися одна із табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії», яка вказує напрямок дії знака на дорозі, котру перетинається. Коли необхідно заборонити рух по окремій смузі, знак 3.2 застосовується у поєднанні з табличкою 7.9 «Смуга руху».

3.6

**1064. «Рух мотоци́клів забороно́нено»** – дорожній знак 3.6, котрий забороняє рух мотоциклів. Дія знаку не розповсюджується на мотоцикли, котрі обслуговують підприємства, що знаходяться в позначеній зоні, або належать громадянам, які проживають в цій зоні. Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих введено відповідне обмеження.

3.8

**1065. «Рух на велосипе́дах забороно́нено»** – дорожній знак 3.8, котрий забороняє рух на велосипедах.

Дія знаку не розповсюджується на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення.

Якщо велосипедисту, що не підпадає під вищезазначені категорії учасників дорожнього руху, необхідно проїхати за вказаний знак, то він повинен зійти з велосипеда і пройти

ділянку дороги, де заборонено рух на велосипедах. Цей знак не дозволяє жодних під'їздів до об'єктів, розміщених за ним. Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих введено відповідне обмеження.

3.7

**1066. «Рух на мопе́дах забороно́нено»** – дорожній знак 3.7, котрий забороняє рух на мопедах і велосипедах з підвісним двигуном. Знак застосовується для заборони руху на мопедах (двоколісних транспортних засобів, які мають двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт) і велосипедах з підвісним двигуном, які також прирівнюються до мопедів. Відноситься до групи заборонних знаків.

Знак встановлюється на кожному в'їзді на ділянку дороги або територію, де вводиться заборона. Знак повторно встановлюється після закінчення населеного пункту (котрий немає перехресть) або безпосередньо за перехрестям у разі необхідності збереження обмеження, введеного знаком, встановленим перед перехрестям, або до кінця населеного пункту. Перед бічними виїздами на дорогу знак застосовується разом з однією з табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії» (рис. 1).

7.3.1 7.3.2 7.3.3

**Рис. 1.** *Конкретизація табличками 7.3.1–7.3.3 напрямку дії знака 3.7 при бічному виїзді на дорогу з обмеженням*

Дія знака 3.7 не поширюється на водіїв транспортних засобів, які: 1) обслуговують громадян або належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також 2) водіїв транспортних засобів, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому до місця призначення перехресті.

Зона дії знака – від місця установки до найближчого перехрестя, а в населених пунктах, де немає перехресть, – до

кінця населеного пункту. Не переривається дія знака в місцях виїзду з прилеглих територій і в місцях перехрещенні (прилягання) польових, лісових та інших доріг без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

При необхідності зона і час дії можуть бути конкретизовані застосуванням відповідної таблички.

3.9

**1067. «Рух пішохо́дів забороне́но»** – дорожній знак 3.9, котрий забороняє рух пішоходів на ділянках доріг, де він недопустимий (транспортні тунелі, мости, шляхопроводи, естакади, котрі не мають пішохідних доріжок або тротуарів, ділянки доріг, на котрих ведуться ремонтні роботи тощо). Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється на тому боці дороги, на котрому введена відповідна заборона, в визначених місцях.

**1068. Рух піща́ними діля́нками доро́ги** (безпе́чне водіння) – для подолання піщаних ділянок дороги водієві необхідно заздалегідь обрати найбезпечніший напрямок руху. Треба знати, що рухатися вологим піском набагато легше, ніж сухим. Довгими піщаними ділянками потрібно рухатися на нижчих передачах, включаючи їх завчасно. Двигун при цьому повинен працювати рівно, на середніх обертах, не можна раптово збільшувати їх, а також перемикати передачі, оскільки в момент виключення зчеплення автомобіль може зупинитися. Окремі ділянки, занесені піском, можна проходити, використовуючи силу інерції автомобіля.

При наявності на піщаній ділянці дороги колії необхідно рухатися нею, не повертаючи різко передні колеса, оскільки транспортний засіб, потрапивши на цілину піску, почне буксувати (фото 1).

**Фото 1.** *Автомобілі-позашляховики на піщаних ділянках дороги*

*Послідовність дій водія під час проїзду піщаних ділянок має бути такою*: 1) на грузькому піску або на піщаній ділянці великої протяжності заздалегідь знизити повітря в шинах до тиску, що *дорівнює половині нормативного*; 2) увімкнути понижену передачу й не змінювати її під час руху ділянкою; 3) спрямувати автомобіль так, щоб колеса хоча б з одного боку транспортного засобу проїхати твердішою ділянкою; 4) намагатися рухатися прямо, оскільки повороти на піщаному ґрунті можуть спричинити зупинку і буксування автомобіля; 5) не допускати пробуксовування коліс; 6) вологим піском намагатися їхати швидко, так як мала швидкість веде до «закопування» коліс автомобіля, а після зупинки розпочинати рух буде дуже важко; 7) якщо перед початком руху піщаною дорогою було знижено тиск у шинах, то після виїзду на тверду дорогу треба довести його до нормального значення.

Автомобіль, який забуксував при русі піском, не варто намагатися виштовхнути вперед і назад при великих обертах двигуна. Колеса, буксуючи, будуть ще глибше зариватися у пісок. Потрібно негайно зупинити машину, розчистити пісок біля передніх коліс, а під задні покласти дошки, брезент або застосувати протибуксатори або самовитягувачі. Ланцюгами протиковзання користуватися не можна, так як вони сприятимуть зариванню коліс у пісок.

Після припинення пробуксовування початок руху автомобіля з місця та продовження його руху відбуваються на першій передачі.

Подолання мокрого піску складає меншу трудність: він добре вкатується колесами автомобіля. Якщо на мокрому піску є колія, рух по ній можливий на більш високій передачі.

**1069. «Рух пря́мо», «Рух право́руч», «Рух лево́руч», «Рух пря́мо а́бо право́руч», «Рух пря́мо а́бо лево́руч», «Рух право́руч а́бо лево́руч»** – дорожні знаки 4.1–4.6, котрі дозволяють рух на найближчому перехресті проїзних частин в напрямках, вказаних стрілками на знаку, а знаки 4.3, 4.5, 4.6 – також і розворот. Дія знаків 4.1–4.6 не розповсюджується на маршрутні транспортні засоби, котрі

4.1

рухаються за встановленими маршрутами. Відносяться до групи наказових знаків. Встановлюються безпосередньо перед ділянками доріг (перехрестями), на котрих організовано рух в напрямках, вказаних стрілками на знаках.

4.2

Знаки 4.1, 4.2, 4.4, які застосовані для заборони повороту ліворуч, можуть встановлюватися тільки над лівою із смуг, по котрим рух здійснюється в бік перехрестя.

На дорогах з розділювальною смугою ці знаки можуть встановлюватися на розділювальній смузі, а при її відсутності і числі смуг для зустрічного руху не більше двох – тільки на лівим боком дороги.

4.3

Знак 4.1, встановлений на початку дороги або за перехрестям, може застосовуватися для заборони поворотів ліворуч чи розворотів в розривах розділювальної смуги на ділянках доріг між перехрестями. В цьому випадку знак встановлюється тільки на розділювальній смузі. В межах дії знаку 4.1, встановленого за перехрестям, водії мають право повернути праворуч у двори та на інші прилеглі до дороги території (внутрішньоквартальні проїзди).

4.4

При необхідності знак 4.1 може застосовуватися для дублювання і розмітки 1.1 або 1.3, котрі застосовуються для поділу зустрічних потоків транспортних засобів, при цьому знак 4.1 встановлюється безпосередньо на початку ділянки дороги. Дія знака в цьому випадку розповсюджується до найближчого перехрестя.

4.5

На окремих ділянках доріг знаки 4.1–4.6 можуть застосовуватися з табличками 7.5.1–7.5.9 «Вид транспортного засобу» або 7.4.1–7.4.7 «Час дії». У такому випадку дія цих знаків розповсюджується тільки на той вид транспорту, котрий вказаний на одній із табличок 7.5.1–7.5.9 або на час, вказаний на одній із табличок 7.4.1–7.4.7.

4.6

**1070. Рух розмóклою áбо покри́тою ша́ром бру́ду ґрунтово́ю доро́гою** (безпе́чне керува́ння) – при русі розмоклою або покритою шаром бруду ґрунтовою дорогою значно погіршується зчеплення коліс з дорогою, внаслідок чого зменшується максимальна величина тягового зусилля на ведучих колесах. Опір руху автомобіля при цьому збільшується, оскільки витрачається зусилля на

утворення колії, а також на подолання додаткового опору при русі нею.

Для того, щоб забезпечити необхідний запас потужності двигуна і можливість плавного руху, автомобіль потрібно вести, як правило, на понижених передачах. Якщо дозволяють дорожні умови, то включається вища передача, однак при русі забрудненою дорогою автомобіль повинен завжди мати деякий запас потужності двигуна, необхідний для подолання додаткових перешкод (коротких підйомів, покритих брудом ям тощо).

При русі забрудненою дорогою водієві важливо швидко оцінити дорожні умови, своєчасно (перш ніж автомобіль втратить інерцію) ввімкнути відповідну передачу. Пересуваючись дорогою з глибоким шаром бруду, потрібно прагнути проїхати такі ділянки з можливо більшою швидкістю, не перемикаючи передачі.

При наявності на дорозі глибокої колії водій повинен уникати заїзду в неї, оскільки автомобіль може зачепити за нерівності поверхні дороги передньою віссю, картером заднього моста, глушником тощо. Це може привести до зависання коліс – не маючи достатнього зчеплення, вони почнуть буксувати і водієві необхідно буде розчищати дорогу.

З метою уникнення буксування при їзді забрудненою ділянкою дороги необхідно вести автомобіль так, щоб колеса зустрічали рівний опір дороги і знаходились в однакових умовах зчеплення з нею. Якщо, наприклад, автомобіль рухається одним ведучим колесом сухою дорогою, а другим – її мокрою частиною, то внаслідок цього виникає пробуксовування. Якщо машина застрягла в результаті буксування, то не варто намагатися одразу ж виїхати, не вживши додаткових заходів (посипати піском траєкторію виїзду, підкласти дошки, хмиз (сухі гілки кущів чи дерев), брезент, застосувати самовитягуючу лебідку автомобіля-позашляховика тощо). В протилежному випадку колеса заглибляться ще більше в землю, що ще більше утруднить подальший самостійний виїзд.

Керуючи автомобілем при їзді дорогою із значним за висотою рідким брудом, варто дотримуватися особливої обережності – під ним можуть бути ями, каміння

тощо. В окремих випадках для подолання такої ділянки у вантажних автомобілів дозволяється знімати по одному колесу з кожного боку. Тоді решти залишених задніх коліс йдуть майже слідом (тобто траєкторією руху) за передніми колесами і опір руху автомобіля зменшується. Крім того, питома вага на ґрунт збільшується, ведучі колеса глибше прорізають бруд, добираючись до твердого шару ґрунту, забезпечують краще зчеплення коліс з дорогою.

Однак рух із знятими задніми колесами не повинен бути тривалим, тому що значне збільшення навантаження на шини викликає їх швидке зношення. Цей прийом рекомендується, як правило, для порожнього (без вантажу) автомобіля, а для завантаженого – тільки у крайніх випадках, на коротких важкопрохідних ділянках дороги. Після подолання таких ділянок потрібно відразу ж очистити колеса від бруду і надіти решти знятих. Більш ефективним засобом підвищення прохідності автомобіля є використання ланцюгів протиковзання, котрі надіваються на задні колеса. Забрудненою дорогою, особливо якщо ґрунт глинистий, краще пересуватися місцями, які покриті рослинністю, щоб зменшити занурювання коліс у ґрунт.

При тривалому русі у важких дорожніх умовах водій повинен слідкувати за температурою води в системі охолодження двигуна, оскільки підвищене навантаження двигуна може призвести до його перегріву (закипання води в системі охолодження). Значними перешкодами для руху автомобіля можуть бути лощини (улоговини), де весною і осінню накопичується внаслідок танення снігу вода, протікають струмки, створюється заболочена місцевість, утворюється круті з'їзди та підйоми. Під'їхавши до лощини, водієві необхідно зупинити автомобіль на сухому місці, підготувати проїзд, насипати шлак і щебінь, або зробити настил із дощок, сухих гілок кущів. При цьому потрібно забезпечити надійний з'їзд і, особливо, виїзд. Якщо немає такої можливості, то рекомендується долати лощину з ходу, за інерцією, причому швидкість руху повинна дозволити не тільки проїхати за інерцією через всю улоговину, але і виїхати з неї. Переїжджати її краще під невеликим кутом, це покращує прохідність і зменшує поштовхи.

**1071. «Рух тракторі́в забороно́нено»** – дорожній знак 3.5, котрий забороняє рух тракторів, самохідних машин і механізмів. Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих введено відповідне обмеження.

3.5

Дія знаку не розповсюджується на вище перераховані транспортні засоби, котрі обслуговують підприємства, що знаходяться в позначеній зоні.

**1072. «Рух тра́нспортних за́собів без дотри́мання диста́нції … м, забороно́нено»** – дорожній знак 3.20, котрий забороняє рух транспортних засобів, дистанція між якими менша, ніж зазначена на знаку. Належить до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед мостами, естакадами та шляхопроводами з довгими прольотами обмеженої підйомності, льодовими переправами тощо, на яких необхідно забезпечити встановлену дистанцію між транспортними засобами, що рухаються, а також в інших випадках. Зона дії знака поширюється від місця встановлення до найближчого перехрестя за знаком, вона може бути зменшена застосуванням таблички 7.2.1, що вказує протяжність (довжину) зони дії, або установкою в кінці зони відповідних знаків (наприклад, 3.42 «Кінець всіх заборон і обмежень», котрі відміняють дію знака 3.20.

3.20

**1073. «Рух тра́нспортних за́собів, висота́ яки́х переви́щує … м, забороно́нено»** – дорожній знак 3.18, який забороняє рух транспортних засобів, габаритна висота котрих (з вантажем чи без вантажу) більша вказаної на знаку. Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед штучними спорудами (тунелями, шляхопроводами, залізничними переїздами тощо), якщо відстань від поверхні дорожнього покриття до низу пролітної будівлі штучної споруди менше 5 м.

3.18

Якщо габарити по висоті транспортного засобу з вантажем або без нього більше вказаного на знаку, то водіям рекомендується об’їхати цю ділянку іншою дорогою. Знак 3.18 повинен встановлюватися повторно на прогоні штучної споруди, а при наявності перед ним габаритних воріт – на воротах.

Габарити по висоті визначаються від проїзної частини до верхньої точки вантажу або транспортного засобу. Найбільший габарит перешкоди за висотою для обмеження руху транспортних засобів автомобільними дорогами встановлено на рівні 3,8 м.

3.19

**1074. «Рух тра́нспортних за́собів, довжина́ яки́х переви́щує … м, забороне́но»** – дорожній знак 3.19, котрий забороняє рух транспортних засобів (составів транспортних засобів), габаритна довжина котрих (з вантажем або без вантажу) більше вказаної на знаку. Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється перед ділянками доріг з вузькою проїзною частиною, тісною забудовою, крутими поворотами тощо, на котрих рух або роз'їзд із зустрічними транспортними засобами утруднений.

3.15

**1075. «Рух тра́нспортних за́собів, ма́са яки́х перев́и-щує … т, забороне́но»** – дорожній знак 3.15, який забороняє рух транспортних засобів, у тому числі тягачів з причепами або напівпричепами, загальна фактична маса всього составу котрих (включаючи масу пасажирів та вантажу) більша за вказану на знаку. Належить до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед штучними спорудами (мостами, шляхопроводами, зимовими дорогами через водойми тощо) з обмеженою несучою здатністю.

Якщо фактична маса транспортного засобу більша за вказану на знаку, то водії зобов'язані об'їхати цю ділянку іншою дорогою.

3.16

**1076. «Рух тра́нспортних за́собів, навантáження на вісь яки́х перев́ищує … т, забороне́но»** – дорожній знак 3.16, який забороняє рух транспортних засобів, у яких навантаження будь-яку вісь, тобто, сила, з якою вісь за допомогою колеса впливає на дорожнє покриття, більша за вказану на знаку. Належить до групи заборонних знаків. Встановлюється перед ділянками доріг, які можуть бути пошкоджені у разі перевищення навантаження на вісь. Якщо навантаження на вісь більше зазначеного на знаку, то водії зобов'язані об'їхати цю ділянку іншою дорогою.

Навантаження на вісь розподіляється так: у двохосьових автомобілях – 1/3 загальної маси на передню вісь, 2/3 – на

задню вісь; у трьохосьових автомобілях – по 1/3 загальної маси на кожну вісь.

3.17

**1077. «Рух тра́нспортних за́собів, ширина́ яки́х переви́щує … м, забороне́но»** – дорожній знак 3.17, який забороняє рух транспортних засобів, габаритна ширина яких (з вантажем або без вантажу) більша за зазначену на знаку. Належить до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед штучними спорудами (тунелями, шляхопроводами, залізничними переїздами тощо), якщо їхня ширина проїзду менша за 3,5 м.

Якщо габарити за шириною (з вантажем або без вантажу) більші за вказані на знаку, то водії зобов'язані об'їхати цю ділянку іншою дорогою. Знак 3.17 може встановлюватися повторно безпосередньо на прольоті чи опорі штучної споруди. Найбільший габарит транспортного засобу за шириною (з вантажем або без вантажу) для руху дорогами встановлено 2,6 м.

3.13

«Табличка оранжевого кольору»

**1078. «Рух тра́нспортних за́собів, що перево́зять вибухо́ві та легкозайми́сті вантажі́, забороне́но»** – дорожній знак 3.13, котрий забороняє рух транспортних засобів з розпізнавальним знаком «Табличка оранжевого кольору», що перевозять вибухові та легкозаймисті вантажі. Відноситься до групи заборонних знаків. Знак забороняє рух транспортних засобів, які займаються перевезенням вибухових або вибухонебезпечних вантажів, і поширюється на транспортні засоби, які здійснюють перевезення таких вантажів.

Знак встановлюється на кожному в'їзді на ділянку дороги або територію, де вводиться така заборона. Знак повторно встановлюється після закінчення населеного пункту (котрий немає перехресть) або безпосередньо за перехрестям у разі необхідності збереження обмеження, введеного знаком, встановленим перед перехрестям, або до кінця населеного пункту. Перед бічними виїздами на дорогу знак застосовується разом з однією з табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії» (рис. 1).

Зона дії знака – від місця установки до найближчого перехрестя, а в населених пунктах, де немає перехресть, – до

кінця населеного пункту. Не переривається дія знака в місцях виїзду з прилеглих територій і в місцях перехрещенні (прилягання) польових, лісових та інших доріг без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

7.3.1 7.3.2 7.3.3

**Рис. 1.** *Конкретизація табличками 7.3.1–7.3.3 напрямку дії знака 3.13 при бічному виїзді на дорогу з обмеженням*

При необхідності зона і час дії можуть бути конкретизовані застосуванням відповідної таблички.

3.12

«Табличка оранжевого кольору»

**1079. «Рух тра́нспортних за́собів, що перево́зять небезпе́чні вантажі́, забороне́но»** – дорожній знак 3.12, котрий забороняє рух транспортних засобів з розпізнавальним знаком «Табличка оранжевого кольору», що перевозять небезпечні вантажі.

Знак 3.12 застосовується для заборони руху транспортних засобів, що перевозять небезпечні (радіоактивні, отруйні, вогненебезпечні тощо) вантажі і поширюється на транспортні засоби, які здійснюють перевезення відповідних вантажів. Відноситься до групи заборонних знаків.

До небезпечних вантажів належать вироби або речовини, які здатні під час перевезення піддати значному ризику здоров'я, безпеку або майно людей. Такі вантажі можуть бути заборонені до перевезення або на їх перевезення накладені певні обмеження чи висунуті особливі умови, викликані дотриманням заходів безпеки.

Знак встановлюється на кожному в'їзді на ділянку дороги або територію, де вводиться заборона. Знак повторно встановлюється після закінчення населеного пункту (котрий немає перехресть) або безпосередньо за перехрестям у разі необхідності збереження обмеження, введеного знаком, встановленим перед перехрестям, або до кінця населеного пункту. Перед бічними виїздами на дорогу знак застосовується разом з однією з табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії» (рис. 1).

7.3.1 7.3.2 7.3.3

**Рис. 1.** *Конкретизація табличками 7.3.1–7.3.3 напрямку дії знака 3.12 при бічному виїзді на дорогу з обмеженням*

Зона дії знака – від місця встановлення і до найближчого перехрестя, а в населених пунктах, де немає перехресть, – до кінця населеного пункту. Дія знака не переривається в місцях виїзду з прилеглих територій і в місцях перехрещенні (прилягання) польових, лісових та інших доріг без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

При необхідності зона і час дії можуть бути конкретизовані застосуванням відповідної таблички.

**1080. «Рух тра́нспортних за́собів, що перево́зять речови́ни, які́ забру́днюють во́ду, забороне́но»** – дорожній знак 3.14, котрий забороняє рух транспортних засобів з розпізнавальним знаком «Табличка оранжевого кольору», що перевозять небезпечні для водних ресурсів навколишнього природного середовища речовини.

3.14

«Табличка оранжевого кольору»

Знак застосовується для заборони руху транспортних засобів, що перевозять речовини, які забруднюють воду, в місцях, де є броди, льодові переправи через водні перешкоди. Його дія поширюється на транспортні засоби, які здійснюють перевезення даного виду небезпечних вантажів. Відноситься до групи заборонних знаків.

Знак встановлюється на кожному в'їзді на ділянку дороги або територію, де вводиться заборона. Знак повторно встановлюється після закінчення населеного пункту (котрий немає перехресть) або безпосередньо за перехрестям у разі необхідності збереження обмеження, введеного знаком, встановленим перед перехрестям, або до кінця населеного пункту. Перед бічними виїздами на дорогу знак застосовується разом з однією з табличок 7.3.1–7.3.3 «Напрямок дії» (рис. 1).

Зона дії знака – від місця установки до найближчого перехрестя, а в населених пунктах, де немає перехресть, – до кінця населеного пункту. Не переривається дія знака в місцях виїзду з прилеглих територій і в місцях

перехрещення (прилягання) польових, лісових та інших доріг без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету. При необхідності зона і час дії можуть бути конкретизовані застосуванням відповідної таблички.

7.3.1 7.3.2 7.3.3

**Рис. 1.** *Конкретизація табличками 7.3.1–7.3.3 напрямку дії знака 3.14 при бічному виїзді на дорогу з обмеженням*

Знак 3.14 з табличкою 7.1.1 «Відстань до об'єкта» встановлюється безпосередньо перед початком ділянки дороги з метою її об'їзду для перевезення відповідних вантажів (центральна частина міста, житлові масиви тощо).

Водії транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, повинні пройти відповідний інструктаж з безпечного перевезення даного виду вантажу, знати дії, які необхідно виконувати в разі виникнення загрози руху транспортного засобу або оточуючим. Автомобілі, які здійснюють такі перевезення, повинні бути укомплектовані призначеними для ліквідації наслідків можливих аварій, витоку небезпечних речовин тощо, а також іншими засобами, необхідними для надання домедичної допомоги потерпілим від нещасних випадків.

На транспортних засобах повинні бути встановлені розпізнавальні знаки «Небезпечний вантаж» із зазначенням виду небезпечного вантажу, переліку дій, необхідних для ліквідації аварії транспортного засобу з цим вантажем, номери цього вантажу за класифікацією ООН. Роз'яснення символів і написів, що наносяться на такому знаку, дано в коментарі до пункту 30.3 «ж».

До перевезення таких вантажів залучаються транспортні засоби, які мають спеціальне обладнання (фургони з холодильними камерами, автокрани, насоси, балони тощо). Перелік небезпечних вантажів можна отримати в підрозділах Національної поліції (патрульної поліції), з якою необхідно узгоджувати маршрути таких перевезень.

**1081. Рух у гірськи́х умо́вах** (безпе́чне керува́ння) – водіння автомобіля в гірських умовах має деякі особливості. Пояснюється це характерними особливостями гірських доріг – наявністю великої кількості затяжних підйомів і спусків, крутих та закритих поворотів, які різко обмежують видимість, обледеніння дороги, місць з вузькою проїзною частиною, перевалів із сніговими заносами, різкими температурними перепадами, швидкими переходами від ясної погоди до дощу і густого туману тощо. Запорукою безпеки руху в горах є справність усіх систем автомобіля, особливо гальмівної і рульового керування.

Затяжні, але *не круті підйоми*, котрі добре проглядаються, необхідно долати на прямій передачі з попереднім розгоном.

Затяжні і *круті спуски та підйоми* необхідно долати на нижчій передачі, яку треба включити завчасно. При цьому потрібно уникати зупинок, перемикання передач і не допускати руху на спуску накатом з виключеною передачею.

При роз'їздах на вузьких ділянках, де *зустрічний рух* утруднений, переважним правом проїзду користуються автомобілі, які рухаються під уклон вгору.

*Гальмувати на затяжних спусках* треба обов'язково комбінованим способом – за допомогою гальмівних систем і двигуна з ввімкнутою зниженою передачею. Гальмування тільки робочою гальмівною системою спричиняє нагрівання накладок, гальмівних барабанів або дисків і гальмівної рідини, що може бути причиною зниження ефективності гальмових систем та навіть їх відказу.

На гірських дорогах і крутих спусках водій вантажного автомобіля, дозволена максимальна маса якого перевищує 3,5 т, трактора та автобуса повинен користуватися *спеціальними гірськими гальмами*, якщо вони встановлені на транспортному засобі заводом-виробником. Це дасть змогу уникнути несправностей гальмівної системи та зменшити ймовірність виникнення аварійних ситуацій.

Особливу обережність необхідно дотримуватись при наближенні до *закритого повороту і вершини підйому*. В цих випадках треба зменшувати швидкість (перейти на

нижчу передачу, незалежно від крутизни дороги), займати крайнє праве положення і завчасно подавати звуковий сигнал (поза населеним пунктом), а вночі і світловий сигнал перемиканням світла фар з ближнього на дальнє.

Водієві потрібно пам'ятати, що на гірських дорогах заборонено: а) рухатися з непрацюючим двигуном та вимкненим зчепленням; б) буксирування на гнучкому зчепленні; в) будь-яке буксирування під час ожеледиці.

Під час руху в гірських умовах на затяжних підйомах двигун може перегрітися. Якщо своєчасно це не помітити, може статися заклинювання поршнів, підплавлення вкладишів корінних і шатунних підшипників кривошипно-шатунного механізму двигуна. Щоб запобігти цим несправностям, рекомендується періодично зупинятися і охолоджувати двигун.

У високогірних умовах зменшується густина повітря, а, отже, зменшується наповнення циліндрів свіжою паливо-повітряною сумішшю і *знижується потужність двигуна*.

Із зниженням густини повітря, а також з підвищенням температурного режиму роботи двигуна посилюється випаровування електроліту в акумуляторній батареї. Тому необхідно частіше контролювати рівень електроліту.

Перед поїздкою рекомендується перевірити систему охолодження і усунути виявлені несправності. Коли висота підвищується, знижується температура кипіння рідин і посилюється її випаровування. Тому бажано мати з собою запас рідини «ТОСОЛ». У крайньому разі можна долити дистильовану воду. Але при цьому випадку охолодна рідина замерзатиме при більш високій температурі.

У випадку вимушеної зупинки на підйомі, а також щоб запобігти сповзанню автомобіля на крутих схилах рекомендується возити з собою противідкатні упори (спеціальні пристрої – башмаки, дерев'яні клини тощо), які водієві необхідно негайно підкласти під колеса (або відповідних розмірів каміння). Їх можна підкладати під колеса не тільки на зупинках, а й при недостатній ефективності гальмових систем. Тримати їх треба в такому місці, щоб можна було, в разі потреби, негайно ними скористатися.

**1082. Ручна́ покла́жа** – вантаж, розміри якого не перевищують 60 х 40 х 20 сантиметрів, вагою до 10 кілограмів включно.

**1083. Рятува́льник** – це особа, яка працює в аварійно-рятувальній службі за трудовим договором, пройшла професійну, спеціальну фізичну, медичну та психологічну підготовку (див. статтю 2 Кодексу цивільного захисту України).

**1084. Рятува́льні та і́нші невідкла́дні робо́ти** – комплекс робіт та заходів, що виконуються з метою порятунку людей, надання допомоги ураженим, локалізації аварій, усунення пошкоджень, створення умов для наступного проведення відновлювальних робіт. Наприклад, дії працівників ДСНС на місці ДТП, наслідки котрої спричинили забруднення навколишнього середовища, робота бригади ЕМД з порятунку потерпілих тощо.

## С

**1085. С'АВС-алгори́тм** (*мед.*) – абревіатура, що визначає міжнародний медичний алгоритм надання допомоги при травмі (від *англ.* «*critical bleeding*» – критична кровотеча, «*airways*» – дихальні шляхи, «*breathing*» – процес дихання, «*circulation*» – кровообіг).

**1086. Сальмонельо́з** (*мед.*) – гостра кишкова інфекційна хвороба, спричинена групою бактерій роду сальмонел, характеризується різноманітними клінічними проявами – від безсимптомного носійства до тяжких септичних форм. Частіше перебігає з переважним ураженням органів травлення (гастроентерит, коліт). Джерелом інфекції є хворі і здорові (бактеріоносії) тварини і людина.

Сальмонели – постійні жителі кишківника багатьох тварин. Зараження людини відбувається при вживанні забрудненої їжі (головним чином м'яса і м'ясних продуктів, молока і молочних продуктів, яєць) або води. Якщо заражені цими бактеріями продукти потрапляють у шлунково-кишковий тракт людини, то розвивається важке отруєння

всього організму. Захворювання може спричинити недотримання правил санітарії під час подорожей на автомобілі (придбання придорожньої їжі, яка тривалий час перебувала під прямими сонячними променями, неналежне зберігання домашніх продуктів в автокемпінгу тощо).

**1087. Самовлада́ння (ви́тримка)** (водія́) – вольовий стан, пов'язаний з умінням володіти собою; один із суттєвих виявів вольової риси характеру людини, що полягає у здатності її свідомо керувати власними почуттями, настроями і приводити їх у відповідність з конкретними життєвими ситуаціями. Самовладання може виявлятися як у самостримуванні, так і само активації: в одних випадках людина гальмує в собі небажані, не відповідні певній ситуації настрої, емоційні стани й завдяки цьому уникає неправильних актів поведінки, в інших – вона викликає в собі настрої, стани, почуття, які є стимулом до дій і вчинків, що їх вимагають конкретні обставини. Важлива роль у розвиткові самовладання як вольової риси належить *самовихованню*. Самовладання нерозривно пов'язане з самоконтролем, почуттям власної гідності і відповідальності особи.

**1088. Самовпе́вненість** (*учáсника дорóжнього рýху*) – надмірна впевненість у собі, у своїх силах і прагненнях; висока оцінка своїх сил, іноді перебільшена.

**1089. Самоконтро́ль** (*водія́, і́ншого учáсника дорóжнього рýху*) – здійснення усвідомлених вольових зусиль, спрямованих на підтримання належного психічного тонусу, збереження енергійності, працездатності і водночас на стримування власних емоцій; усвідомлювана регуляція людиною своєї поведінки та діяльності для забезпечення відповідності їхніх результатів поставленим цілям, вимогам, нормам правилам тощо. Самоконтроль полягає у запобіганні помилкових дій чи операцій та виправлення їх. Важливу роль у процесах самоконтроля особистості відіграє її *самооцінка*. Самоконтроль є важливим засобом розумового, морального та професійного самовдосконалення. Навички самоконтролю формуються у курсантів (студентів, слухачів) у процесі ігрової, навчальної, трудової діяльності під впливом дорослих і колективу. Виховувати

навички самоконтролю необхідно вже з дошкільного віку, поступово удосконалюючи й ускладнюючи їх у процесі вікового розвитку.

Треба наполегливо вчити юнаків планувати й контролювати свої дії, слідкувати за собою, передбачати наслідки своїх дій і співвідносити їх з тими, які вимагаються.

**1090. Самонаві́ювання (автосуге́стія)** (*водія́*) – особливий вид психічного впливу людини на саму себе (на відміну від гетеро сугестії, що полягає у психічному впливі однієї людини на іншу чи групу людей). За змістом і наслідками самонавіювання може бути позитивним і негативним. *Позитивне самонавіювання* спрямоване на самовиховання, мобілізацію фізичних й інтелектуальних можливостей особистості. Прикладом цілеспрямованого самонавіювання є автогенне тренування. *Негативне самонавіювання (наприклад, у водія)* зумовлює небажані стани і якості, паралізує його волю, знижує бажання працювати та проявляти активність/концентрувати увагу до пасажирів тощо.

**1091. Самоосві́та** (*водія́*) – освіта, яка набувається людиною у процесі самостійної роботи (самопідготовки) без проходження систематичного курсу навчання в стаціонарному навчальному закладі. Самоосвіта є невід'ємною частиною систематичного навчання у стаціонарних закладах, сприяючи поглибленню, розширенню і більш міцному засвоєнню знань. Основним засобом самоосвіти є самостійне вивчення відповідної спеціальної літератури. Джерелами самоосвіти служать також засоби масової інформації. Важливу роль у формуванні навичок самоосвіти відіграє заклад освіти.

**1092. Самооці́нка** (*учáсника дорóжнього рýху*) – судження людини про міру наявності у неї тих чи інших якостей, властивостей у співвідношенні їх з певним еталоном, зразком. Самооцінка учасника дорожнього руху – вияв оцінного ставлення людини до себе, своєї поведінки на вулично-дорожній мережі, дотримання ПДР – є результатом передусім розумових операцій – аналізу, порівняння, синтезу.

**1093. Самопочуття́** (*водія́*) – відчуття фізіологічної і психологічної комфортності або дискомфортності, яке залежить від здоров'я і настрою.

**1094. Самоспостере́ження** (*учáсника дорóжнього рýху*) – спостереження за своїми діями на вулично-дорожній мережі, думками та почуттями щодо забезпечення особистої безпеки; метод вивчення психічних процесів, властивостей і станів за допомогою суб'єктивного спостереження за явищами своєї свідомості.

**1095. Самості́йність** (*водія́*) – одна з властивостей особистості. Характеризується двома факторами: по-перше, сукупністю засобів – знань, умінь і навичок, котрими володіє особистість; по-друге, ставленням особистості до процесу діяльності, її результатів і умов здійснення, а також зв'язками з іншими людьми, котрі складаються у процесі діяльності.

**1096. Сангві́нік** (*психол.*) (*лат. sanguis* – кров, життєва сила) – один з чотирьох основних типів темпераменту (поряд з *меланхоліком, флегматиком, холериком*), фізіологічною основою котрого є сильний, урівноважений і рухливий тип нервової системи. Для людини-сангвініка характерні жвавість, рухливість, швидка збудливість, легка зміна емоцій. Тип темпераменту впливає в тому числі й на стиль та культуру керування водієм транспортним засобом.

**1097. Свідóма поведі́нка** (*водія́*) – найвищий рівень психічного відображення дійсності та взаємодії людини з навколишнім світом, що характеризує її духовну активність у конкретних історичних умовах. Свідома поведінка проявляється у чіткому дотриманні Правил дорожнього руху, турботливе ставлення до осіб з інвалідністю, надання допомоги іншим водіям при несправності їх транспортного засобу (буксирування), недопущення створення аварійних ситуацій тощо.

**1098. Свідóмі дії́** (*учáсника дорóжнього рýху*) – дії, спрямовані на досягнення заздалегідь поставленої мети і здійснювані за допомогою контрольованих операцій. Такі дії передбачають усвідомлення умов, засобів і способів їх виконання, що у свою чергу передбачає участь словесних

за своєю природою механізмів відображення й виражається у можливості дати про дії словесний звіт собі та іншій особі. Свідомі дії дають можливість орієнтуватися в нових умовах, самостійно застосовувати знання до практичної ситуації, активно ставитися до дійсності.

**1099. Світлоповерта́льний ефе́кт** – відносна кількість світла, яка відбивається від об'єкта під кутом, близьким до кута його падіння на зазначений об'єкт.

**1100. Світлофі́льтр сигна́лу світлофо́ра** – кольорове скло, яке має певне спектральне пропускання та великий коефіцієнт загального пропускання світла.

**1101. Світлофо́р** – засіб світлової сигналізації, котрий призначений для регулювання дорожнього руху. Його прототипом був семафор, встановлений у 1868 р. в Лондоні. Перші електричні С. з'явились у США в 1914 р. і мали червоний і зелений сигнали. У 1918 р. в Нью-Йорку, в 1930 р. в Москві були встановлені трьохкольорові електричні С.

С. встановлюються на перехрестях з інтенсивним транспортним і пішохідним рухом. Всі С. діляться на дві групи: транспортні і пішохідні. Найбільш розповсюдженими є С. трикольорової сигналізації з вертикальним і горизонтальним розміщенням сигналів: зверху вниз або зліва направо – червоний, жовтий і зелений.

Сигнали С. мають такі значення:

а) **зелений** дозволяє рух; б) зелений у вигляді стрілки (стрілок) на чорному фоні дозволяє рух у зазначеному напрямку (напрямках). Таке саме значення має сигнал С. у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій секції. Сигнал у вигляді стрілки, що дозволяє поворот ліворуч, дозволяє й розворот, якщо він не заборонений дорожніми знаками. Сигнал С. у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій (додаткових) секції, увімкнений разом із зеленим сигналом С., інформує водія про те, що він має перевагу в зазначеному стрілкою (стрілками) напрямку (напрямках) руху перед транспортними засобами, що рухаються з інших напрямків; в) зелений миготливий дозволяє рух, але інформує про те, що незабаром буде ввімкнено сигнал, який забороняє рух. Для інформування водіїв про

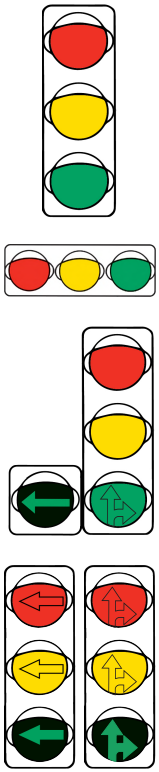


**Рис. 1.** Деякі види світлофорів

час (у секундах), що залишився до кінця горіння сигналу зеленого кольору, можуть застосовуватися цифрові табло; г) чорна контурна стрілка (стрілки), нанесена на основний зелений сигнал, інформує водіїв про наявність додаткової секції С. і вказує інші дозволені напрямки руху ніж сигнал додаткової секції;

ґ) **жовтий** забороняє рух і попереджає про наступну зміну сигналів; д) жовтий миготливий сигнал або два жовтих миготливих сигнали дозволяють рух і інформують про наявність небезпечного нерегульованого перехрестя або пішохідного переходу. Ці С. з одним миготливим жовтим сигналом встановлюються на перехрестях з невисокою інтенсивністю руху; проїзд таких перехресть здійснюється за правилами проїзду нерегульованих перехресть;

е) **червоний** сигнал, у тому числі миготливий, або два червоних миготливих сигнали забороняють рух.

Для регулювання транспортних потоків з інтенсивним рухом використовують трьохкольорові С. з додатковими секціями. Додаткові секції можуть встановлюватися тільки на рівні зеленого сигналу. При наявності додаткової секції С. Правила дозволяють рух в відповідному напрямку тільки тоді, коли ввімкнена його секція з *зеленою стрілкою*. Сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій (додаткових) секції разом з жовтим або червоним сигналом світлофора інформує водія про те, що рух дозволяється у вказаному напрямку за умови безперешкодного пропуску транспортних засобів, які рухаються з інших напрямків.

**Стрілка зеленого кольору на табличці**, встановленій на рівні червоного сигналу С. з вертикальним розташуванням сигналів, дозволяє рух у зазначеному напрямку при ввімкненому червоному сигналі світлофора з крайньої правої смуги руху (або крайньої лівої смуги руху на дорогах з одностороннім рухом) за умови надання переваги в русі іншим його учасникам, які рухаються з інших напрямків на сигнал С., що дозволяє рух;

є) поєднання червоного і жовтого сигналів С. забороняє рух і інформує про наступне вмикання зеленого сигналу;

ж) чорні контурні стрілки на червоному і жовтому сигналах не змінюють значення цих сигналів та **інформують про дозволені напрямки руху при зеленому сигналі С**.;

з) вимкнений сигнал додаткової секції С. забороняє рух у напрямку, вказаному її стрілкою (стрілками).

Для регулювання руху транспортних засобів на вулицях, дорогах або по смугах проїзної частини, напрямок руху на яких може змінюватися на протилежний, застосовуються **реверсивні** С. з червоним Х-подібним сигналом і зеленим сигналом у вигляді стрілки, спрямованої вниз. Ці сигнали забороняють або дозволяють рух по смузі, над якою вони розташовані. Основні сигнали реверсивного С. можуть бути доповнені жовтим сигналом у вигляді стрілки, нахиленої по діагоналі вниз праворуч, увімкнення якого забороняє рух по смузі, позначеній з обох боків дорожньою розміткою 1.9, і інформує про зміну сигналу реверсивного С. та необхідність перестроювання на смугу руху праворуч.

**Рис. 2.** Реверсивний світлофор

При вимкнених сигналах реверсивного С., що розташований над смугою, позначеною з обох боків дорожньою розміткою 1.9, в'їзд на цю смугу заборонено.

Для регулювання руху трамваїв можуть застосовуватися **С. з чотирма сигналами біло-місячного кольору**, розташованими у вигляді літери «Т». Рух дозволяється лише в разі ввімкнення одночасно нижнього сигналу і одного або кількох верхніх, з яких лівий дозволяє рух ліворуч, середній – прямо, правий – праворуч. Якщо ввімкнено лише три верхні сигнали – рух заборонено. У разі вимкнення чи несправності трамвайних С. водії трамваїв повинні керуватися вимогами С. із світловими сигналами червоного, жовтого і зеленого кольорів.

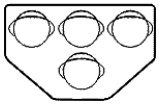


**Рис. 3.** Світлофор для регулювання руху трамваїв

С. особливої форми з чотирма круглими сигналами біло-місячного кольору, розміщених у вигляді літери «Т» (два сигнали по вертикалі, три по горизонталі) використовуються на складних перехрестях. Ці С. Регулюють рух тільки трамваїв, на *інші* види транспорту їх дія не розповсюджується.

Сигнали С. біло-місячного кольору мають наступні значення:

ввімкнені всі чотири сигнали – дозволяється рух *прямо*, *поворот праворуч і ліворуч*, а також *розворот*; ввімкнені два сигнали – нижній і верхній середній – дозволяється рух *тільки прямо*;

ввімкнені два сигнали – нижній і верхній лівий – дозволяється *поворот ліворуч і розворот*;

ввімкнені два сигнали – нижній і верхній правий – дозволяється *поворот праворуч*;

ввімкнені три сигнали – нижній, верхній середній і верхній лівий – дозволяється рух *прямо*, *поворот ліворуч і розворот*;

ввімкнені три сигнали – нижній, верхній середній і верхній правий – дозволяється рух *прямо і поворот праворуч*;

ввімкнені три сигнали – нижній, верхній правий і верхній лівий – дозволяються повороти *праворуч*, *ліворуч і розворот*; включені три верхніх сигнали – *рух заборонено*.

Для регулювання руху на залізничних переїздах, поромних переправах, розвідних мостах і в місцях виїзду на дорогу пожежних та інших спеціальних автомобілів використовуються однокольорові С. з двома горизонтально розміщеними **миготливими червоними сигналами або одним біло-місячним і двома червоними**, які мають такі значення: а) миготливі червоні сигнали забороняють рух транспортних засобів через переїзд; б) миготливий біло-місячний сигнал показує, що сигналізація справна і не забороняє руху транспортних засобів. Ці сигнали забороняють в'їзд за стоп-лінію (знак 5.69 «Місце зупинки»), а якщо її немає, – за С.

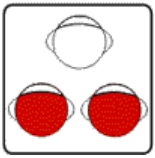


**Рис. 4.** Світлофор для регулювання руху через залізничний переїзд

На залізничних переїздах одночасно із заборонним сигналом С. може бути ввімкнено звуковий сигнал, який додатково інформує учасників дорожнього руху про заборону руху через переїзд.

Для регулювання пішохідного руху використовуються двохкольорові С., які мають вверху червоний, а знизу зелений сигнали у виді силуету пішохода. Там, де такі С. встановлені, пішоходам можна переходити дорогу тільки при зеленому сигналі. Для сліпих пішоходів може бути ввімкнено звуковий сигнал, який дозволяє рух пішоходів. Попередженням про закінчення дозволеного часу переходу

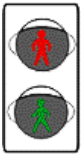


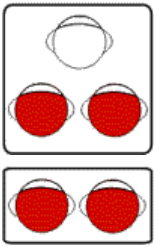
**Рис. 5.** Світлофор для регулювання руху пішоходів

служить мигання зеленого сигналу протягом 3–5 с, після чого вмикається червоний забороняючий сигнал.

У місцях, де рух пішоходів має епізодичний характер (біля шкіл, кінотеатрів, дитячих закладів, місць відпочинку тощо), встановлюються пристрої викликаючої дії. При натисненні пішоходом кнопки пристрою підсвічується напис «Чекайте», після чого транспортний С. перемикається спочатку на жовтий, а потім на червоний сигнал і одночасно включається зелений сигнал для пішоходів.

На регульованих перехрестях, де встановлені С. і дорожні знаки, які дають переважне право на проїзд, водії зобов'язані керуватися сигналами С. (виконання поворотів дозволяється, якщо вони не заборонені дорожніми знаками).

**1102. Світлофо́рна сигналіза́ція** (*залізнич.*) – система переїзної сигналізації, яка може застосовуватись на під'їзних та інших коліях з маневровим характером переміщень рухомого складу при неможливості обладнання рейковими колами розрахункової довжини. Для огородження переїзду з боку залізничної колії встановлюються маневрові світлофори з червоним та місячно-білим сигнальними вогнями, керування якими здійснюється складачами поїздів або локомотивними бригадами, черговими по переїзду чи автоматично за допомогою короткого рейкового кола.



Світлофор для регулювання руху через залізничний переїзд

За відсутності на залізничному переїзді світлофорної сигналізації водії мають самостійно переконатися у наближенні поїзда.

**1103. «Світлофо́рне регулюва́ння»** – дорожній знак 1.24, який інформує учасників дорожнього руху про те, що на їх шляху є перехрестя або ділянка дороги, черговість руху на котрій регулюється світлофором. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється перед перехрестям або ділянкою дороги, якщо відстань видимості світлофора менше 100 м, а також перед першим після в'їзду в населений пункт перехрестям з світлофорним регулюванням.

1.24

**1104. Се́псис** (*мед.*) (*дав.-грец. σῆψις* – гниття, зараження крові) – особливе гостре або хронічне захворювання

з прогресуючим поширенням в організмі інфекційного фактору (мікроорганізмів у крові та органах тіла) з розвитком тяжких органних порушень, пошкоджень систем організму. Сепсис може бути результатом бактеріального зараження з відомого вогнища запалення (нагноєння), але досить часто вхідні ворота збудника залишаються нез'ясованими. Сепсис може перебігати гостро, іноді блискавично (коли смерть настає упродовж декількох годин або діб) або хронічно. *Септицемія* – форма сепсису.

**1105. Се́рвісна кни́жка** (*техн.*) – документ установленого зразка для обліку проходження обов'язкового технічного контролю транспортних засобів автомобільних наземних перевізників.

**1106. Серйо́зність небезпе́ки** – величина реальної чи потенційної шкоди, яку можуть спричинити небезпечні фактори.

**1107. Серце́вий на́пад** (*мед.*) – важкий патологічний стан, котрий обумовлюється виникненням гострого недостатнього кровозабезпечення серцевого м'яза з наступним розвитком відмирання ділянки цього м'язу. Для серцевого нападу найбільш характерні такі ознаки: 1) локалізація – в області грудей (за грудиною), біль може віддавати в ліву руку до передпліччя, кисті руки, ліву лопатку, ліву половину шиї і нижню щелепу, а також в обидва плеча, обидві руки, верхню частину черевної порожнини; 2) характер болі – давляча, стискуюча, пекуча або ломляча інтенсивна біль. Болі колючі, ріжучі, ниючі, які посилюються при зміні положення тіла або при диханні, є не характерні для істинного серцевого нападу; 3) біль, як правило, супроводжується віддишкою, слабкістю, вираженою пітливістю; 4) тривалість болі – більше 5–10 хвилин.

**1108. Симпто́м** (*мед.*) (*грец. symptoma* – щось сталося) – ознака хвороби, не властива здоровим органам, виявляється за допомогою суб'єктивного чи об'єктивного обстеження.

**1109. Синдро́м** (*мед.*) – поєднання симптомів та ознак стану людини, які можуть слугувати спільним знаменником для діагностування у неї деяких хвороб.

**1110. Синкопа́льний стан** (*мед.*) – стан, котрий характеризується спонтанною появою перехідних порушень свідомості, що може призвести до непритомності і падіння людини. Слово «*синкопе*» – грецького походження («*syn*» – «разом», «*koptein*» – «відрізати, обірвати»). Пізніше це слово запозичила латинська мова – *syncopa*, з котрої воно прийшло у музикальну термінологію (синкопа). У медицині для позначення патологічних станів користуються термінами, котрі етимологічно пов'язані з грецькою мовою, тому правильніше говорити «синкопе».

**1111. Синуси́т** (*мед.*) – запалення слизової оболонки приносових пазух.

**1112. Си́нусовий ритм** (*мед.*) – нормальний серцевий ритм з рівномірними ритмічними скороченнями частотою 60–80 ударів в хвилину.

**1113. Систе́ма** (*лат. system* – ціле, сполучення) – сукупність взаємопов'язаних компонентів, які взаємодіють між собою таким чином, що досягається певний результат (мета). Наприклад, система органів травлення, функціонування системи дихання, система охорони здоров'я, правоохоронна система, система підготовки водіїв, система «людина – машина – середовище» та ін.

**1114. Систе́ма е́кстреної меди́чної допомо́ги** – сукупність визначених цим Законом закладів охорони здоров'я та їх структурних одиниць, які забезпечують організацію та надання екстреної медичної допомоги, у тому числі під час виникнення надзвичайних ситуацій та ліквідації їх наслідків.

**1115. Систолі́чний артеріа́льний ти́ск** (*мед.*) – тиск в кровоносних судинах у фазу систоли (серцевого скорочення).

**1116. Сі́дельний тяга́ч** – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для буксирування напівпричепа.

**1117. Сільськогоспо́дарська те́хніка** (*за визначенням ПДР*) – трактори, самохідні шасі, самохідні сільськогосподарські, дорожньо-будівельні, меліоративні машини та інші механізми.

**1118. Ска́з** (*мед.*) – смертельно небезпечне гостре вірусне захворювання, яке виникає після укусу інфікованої тварини, має нетривалий прихований період і вражає нервову систему. Характеризується виникненням своєрідного *енцефаліту*. Захворювання завжди закінчується смертю. Може трапитися при укусі пішохода, велосипедиста чи водія мопеда (мотоцикла) собакою, котом, диким звіром.

**1119. Скле́ра** (*мед.*) (*грец. σκληρος* – твердий; *лат.* – *sclera*) – зовнішня сполучнотканинна білкова оболонка очного яблука. При настанні в людини біологічної смерті С. висихає (сльозові залози не функціонують).

**1120. Сколіо́з** (*мед.*) (*грец. σκολιός* – кривий) – викривлення хребта у людини у фронтальній (боковій) площині з розворотом хребців (торсія) навколо своєї вертикальної осі, що веде до функціональних порушень у роботі органів грудної клітки, а також до косметичних дефектів. При сколіозі спостерігається ряд змін і функціональних порушень різних органів і систем грудної клітки й черевної порожнини, що перешкоджає їх анатомічному удосконаленню у процесі розвитку організму. Водієві необхідно слідкувати за правильним регулюванням сидіння, зокрема, його спинки для зручного керування транспортним засобом.

**1121. Слабозо́рість** (уча́сника доро́жнього ру́ху) (*мед.*) – порушення зору людини, котре характеризується різким зниженням його гостроти, або менш різким зниженням гостроти зору при значній зміні інших анатомо-фізіологічних параметрів / функцій очей (звуження поля зору, скотома тощо). Порушення зору утруднює вивчення / читання курсантами (студентами, слухачами) навчального матеріалу з ПДР та інших розділів програми підготовки водіїв, зумовлює необхідність спеціальних умов, котрі полегшують зорове сприйняття інформації / навколишньої обстановки під час самопідготовки та при керуванні ТЗ на вулично-дорожній мережі (необхідність застосування засобів корекції зору – окулярів, лінз). Для слабозорих осіб застосовують спеціальне обладнання, спеціальні підручники, надруковані великим шрифтом, особливі навчальні посібники, котрі мають чіткі зображення, добре виражені

Табличка 7.16 «Пішоходи з порушенням зору»

контури та обриси об'єктів. При навчанні слабозорих осіб велике значення надається використанню технічних засобів: звукозаписуючої апаратури, проекторів, звуко-оптичних індикаторів тощо.

Для водіїв існують визначенні обмеження щодо гостроти зору для безаварійного керування транспортним засобом, в тому числі вимоги щодо стану зору враховуються й при проходженні кандидатами у водії медичної комісії на придатність до професії водія (наказ Міністерства охорони здоров'я України «Про затвердження Переліку медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами» від 07.10.2022 № 1817). Стосовно органів зору кандидатів у водії існують такі протипоказання: 1) хронічні захворювання оболонок ока, що супроводжуються значним порушенням функції зору, стійкі зміни повік, у тому числі їх слизових оболонок, парези м'язів повік, що перешкоджають зору або обмежують рух очного яблука (після оперативного лікування з позитивним результатом допуск до керування дозволяється); 2) хронічне, що не піддається консервативному лікуванню, запалення слізного мішка, свищ слізного мішка, а також стійка сльозотеча, що не піддається лікуванню (після оперативного лікування з позитивним результатом допуск до керування дозволяється); 3) гострота бінокулярного зору, з корекцією за необхідності, становить менше ніж 0,5; 4) горизонтальне поле зору становить менше 120 градусів, його розширення – менше 50 градусів праворуч і ліворуч і 20 градусів вгору й вниз. Наявність дефектів у радіусі центральних 20 градусів; 5) порушення контрастної чутливості й сутінкового (нічного) зору (при порушенні кольоровідчуття допуск до керування дозволяється); 6) гострота монокулярного зору (у випадку повної функціональної втрати зору на одне око або при використанні лише одного ока, наприклад, при диплопії), з корекцією за необхідності, становить менше ніж 0,5; 7) відшарування та розрив сітківки будь-якої етіології на обох очах; 8) стійка диплопія (допуск можливий у випадку контрольованої диплопії); 9) глаукома (при початковій компенсованій глаукомі при змінах гостроти

зору і поля зору менше значень, вказаних у пунктах 3, 4, 6, допускаються індивідуально).

Для пішоходів з порушенням зору разом із дорожніми знаками 5.38.1, 5.38.2 «Пішохідний перехід» та дорожньою розміткою 1.14.1–1.14.3 («зебра», у тому числі червоно-білого кольору), котрою позначають нерегульовані і регульовані пішохідні переходи на проїзній частині чи на велосипедній доріжці, встановлюється табличка 7.16 «Пішоходи з порушенням зору». Зокрема, горизонтальною дорожньою розміткою 1.14.3 позначають місце переходу осіб з порушенням зору.

**1122. «Слизька́ доро́га»** – дорожній знак 1.13, котрий інформує водіїв про те, що на шляху їх руху є ділянка дороги з підвищеною слизькістю проїзної частини, на котрій коефіцієнт зчеплення шин з покриттям у вологому стані менше 0,3, а також ділянка дороги, на котрій коефіцієнт зчеплення менше, ніж на попередній ділянці. Відноситься до групи попереджувальних знаків. Встановлюється поза населеними пунктами на відстані 150–300 м, у населених пунктах – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. У разі потреби знак встановлюється і на іншій відстані, яка зазначається на табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

1.13

При під'їзді до цих ділянок дороги водіям рекомендується знизити швидкість і рухатися ними з особливою обережністю. Зупинка на слизькій дорозі повинна проводитися плавним натисненням на педаль гальма без виключення зчеплення. При початку заносу, котрий спричинений неправильним гальмуванням, водій повинен відпустити педаль гальма і повернути рульове колесо в бік заносу.

Для завчасного попередження водіїв про довжину небезпечної ділянки під знаком встановлюється табличка 7.2.1 «Зона дії».

**1123. СЛМС-систе́ма** (*абрев.*) – система «людина – машина – середовище», котра в сучасних умовах інтенсивного руху транспортних засобів вулично-дорожньою мережею є досить складною і в деяких випадках (наприклад, ДТП) небезпечною для всіх її учасників.

**1124. СЛР** (*абрев., мед.*) – серцево-легенєва реанімація.

**1125. Слух** (*для уча́сника доро́жнього ру́ху*) (*мед.*) – здатність людини сприймати звукові подразнення (наприклад, шум рухомого транспортного засобу, звукові сигнали автомобіля тощо) й трансформувати їх у специфічні відчуття. Чутливість слуху визначається мінімальною силою звуку, що викликає відчуття – порогом чутності. Слуховий аналізатор людини може реагувати на звуки силою від десятків часток Па до 10 і більше Па, сприймає звуки частотою коливання від 16 до 20 000 Гц. Особливістю слуху людини є здатність сприймати звуки мови не тільки як фізичне явище, а й як сигнали, що мають певний зміст. Здатність до слухового сприймання й розрізнення найелементарніших звуків мови (фонем) становить фонематичний слух людини й має важливе значення при оволодінні звуковою стороною мови. С. має велике значення в забезпеченні безпечного орієнтування всіх учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі для уникнення створення аварійних ситуацій. Людині потрібно постійно враховувати необхідність захисту органів слуху від шкідливого впливу сильного шуму, особливо водіям.

Розпізнавальний знак «Глухий водій»

Для водіїв існують визначенні обмеження щодо гостроти слуху для безаварійного керування транспортним засобом, в тому числі вимоги щодо стану слуху враховуються й при проходженні кандидатами у водії медичної комісії на придатність їх до професії водія (наказ МОЗ України «Про затвердження Переліку медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами» від 07.10.2022 № 1817). Стосовно органів слуху водіїв транспортних засобів існують такі протипоказання: а) для групи 1 (категорії A1, A, B1, B, BE) – стани після перенесених гострих, загострення хронічних хвороб середнього вуха з ураженням соскоподібного відростка або хірургічного лікування (після лікування та реабілітації з позитивним результатом допуск до керування дозволяється); б) для групи 2 (категорії C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE, T) – 1) стани після перенесених гострих, загострення хронічних

хвороб середнього вуха з ураженням соскоподібного відростка або хірургічного лікування (після лікування та реабілітації з позитивним результатом допуск до керування дозволяється); 2) стійка повна глухота на обидва вуха або глухонімота.

Для позначення транспортних засобів, якими керують особи з порушенням слуху, передбачено розпізнавальний знак «Глухий водій». Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, якими керують глухі або глухонімі водії.

**1126. Сму́га безпе́ки** – смуга, що примикає до проїзної дороги з боку бордюру та розділювальної смуги, має покриття за типом основної дороги і призначена для можливості виконання водієм необхідного маневру з метою уникнення аварійної ситуації.

5.28

Смуга безпеки (смуга руху для аварійної зупинки) позначається дорожнім знаком 5.28.

**1127. Сму́га для ру́ху маршру́тних тра́нспортних за́собів** – дорожній знак 5.11, котрий позначає смугу, яка призначена для руху лише маршрутних транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, якщо рух такою смугою здійснюється попутно загальному потоком транспортних засобів. Належить до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється над позначеною смугою чи поруч із нею. Після перехрестя знак може повторюватися.

5.11

**1128. Сму́га ру́ху** – будь-яка поздовжня смуга проїзної частини, позначена або не позначена поздовжньою розміткою і має ширину, достатню для руху в один ряд нерейкових механічних транспортних засобів, інших, ніж мотоцикли. С. р., котра розташована біля тротуару або узбіччя за напрямком руху, називається правою, інші смуги – лівими. Ряд транспортних засобів, що рухаються правою смугою, вважається правим, а інші ряди, розташовані ліворуч, є лівими рядами.

Дорожня розмітка та дорожній знак 5.16 «Напрямки руху по смугах», 5.17.1, 5.17.2 «Напрямок руху по смузі», 5.19.1, 5.19.2 «Використання смуги руху» чітко визначають

кількість С. р. та їх ширину. Якщо ж дорожня розмітка та знаки відсутні, то самі водії визначають ширину С. р. та їх кількість.

Автомобільні дороги мають ширину С. р. 3–3,75 м (до 5,5 для промислових доріг), а вулиці – 2,75–3,75 м.

При багатосмуговій проїзній частині на кожній С.р. можуть використовуватись свої технічні засоби регулювання руху: окремі світлофори та дорожні знаки у поєднанні з табличкою 7.9 «Смуга руху».

**1129. «Сму́га ру́ху»** – табличка до дорожніх знаків 7.9, яка вказує на смугу руху, на котру поширюється дія дорожнього знака, при цьому він повинен розташовуватися над смугою руху. Належить до групи табличок до дорожніх знаків. Може застосовуватися під забороннимизнаками 3.1–3.7, 3.11, 3.21 та наказовими 4.11–4.15.

7.9

На дорогах, які не мають дорожньої розмітки проїзної частини, знаки з табличкою 7.9 не застосовуються.

**1130. Сму́га ру́ху** (*за визначенням ПДР*) – поздовжня смуга на проїзній частині завширшки щонайменше 2,75 м, що позначена або не позначена дорожньою розміткою і призначена для руху нерейкових транспортних засобів.

**1131. Со́нячний уда́р** (*мед.*) – це хворобливий стан, розлад роботи головного мозку внаслідок тривалого впливу сонячних променів на непокриту поверхню голови. Сонячний удар супроводжується головним болем, в'ялістю, блюванням. У важких випадках – комою. Може трапитися при тривалому керуванні водієм транспортним засобом (мотоциклом, велосипедом, мопедом, легковим автомобілем з кузовом кабріолет тощо) чи при русі пішохода на відритій місцевості за спекотної погоди.

**1132. Соціа́льна рекла́ма** (*порядок розміщення на придорожніх біг-бордах*) – інформація будь-якого виду, розповсюджена в будь-якій формі, яка спрямована на досягнення суспільно корисних цілей, популяризацію загальнолюдських цінностей і розповсюдження якої не має на меті отримання прибутку.

**1133. Спа́лини** (*технічний контроль транспортного засобу*) – забруднювальні речовини, інші продукти,

утворені внаслідок згоряння моторного палива в двигуні транспортного засобу, які надходять через його випускну систему до атмосферного повітря, зокрема, після перетворювання, знешкодження, очищення спеціальним обладнанням випускної системи (нейтралізатор, фільтр тощо), якщо таке обладнання передбачив виробник.

**1134. Спеціалізо́ваний автомобі́ль** – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений *для перевезення вантажів певних категорій*.

**1135. Спеціалізо́ваний санітáрний тра́нспорт** – оснащений спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями транспортний засіб, призначений для перевезення людини у невідкладному стані та обладнаний для надання екстреної медичної допомоги відповідно до національних стандартів щодо такого виду транспорту.

**1136. Спеціáльний автомобі́ль** – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений *для виконання спеціальних робочих функцій*.

**1137. Спеціáльний звукови́й сигна́льний при́стрій** – звуковий пристрій, що має змінну основну частоту (за винятком охоронної сигналізації) та який дозволяється встановлювати тільки на оперативні транспортні засоби.

**1138. Спеціáльний світлови́й сигна́льний при́стрій** – світловий пристрій, що має змінну частоту світлових імпульсів та який дозволяється встановлювати тільки на оперативні або спеціальні транспортні засоби.

**1139. Спеціáльні констру́кції** (*стосовно розміщення реклами*) – тимчасові та стаціонарні рекламні засоби (світлові та несвітлові, наземні та не наземні (повітряні), плоскі та об'ємні стенди, щити, панно, транспаранти, троли, таблички, короби, механічні, динамічні, електронні табло, екрани, панелі, тумби, складні просторові конструкції, аеростати, повітряні кулі тощо), які використовуються для розміщення реклами.

**1140. Спирт ети́ловий** (*мед.*) (*Spiritusaethylicus*) – безбарвна рідина з характерним запахом, застосовують у виді 70 % і 96 % розчинів для дезінфекції ріжучого

інструментарію (скальпель, ножиці та ін.), шовного матеріалу (шовкова нитка), операційного поля, дезінфекції та дублення рук хірурга і шкірних покривів навколо ран.

**1141. Спиртóвий рóзчин йóду** (*мед.*) (*Tincturajodi*) – настоянка йоду. Застосовується для дезінфекції операційного поля і рук рятувальника (лікаря), для дезінфекції шкіри при пораненнях, змазування саден та подряпин.

**1142. Споживачі́ рекла́ми** – невизначене коло осіб, на яких спрямовується реклама.

**1143. «Спóсіб постáвлення трáнспортних зáсобів на стоя́нку»** – дорожні таблички 7.6.1–7.6.7, котрі вказують як необхідно розміщувати легкові автомобілі і мотоцикли на білятротуарній стоянці. Відносяться до групи табличок до дорожніх знаків. Можуть застосовуватися тільки зі знаками 5.42.1–5.42.3 «Місце для стоянки».

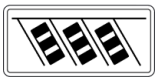
7.6.1

7.6.2

7.6.4

7.6.5

7.6.6


7.6.7

7.6.3

**Рис. 1.** *Таблички до дорожніх знаків 7.6.1–7.6.7, які уточнюють спосіб поставлення транспортних засобів на стоянку*

**1144. Спóсоби виконáння поворóтів (в'ї́зду і ви́їзду з воріт)** – водій повинен вміти правильно (а значить безпечно) повертати з однієї проїзної частини вулиці на іншу, в'їжджати у ворота, проїздити і виїжджати з них переднім чи заднім ходом з прилеглої до воріт смуги руху, із зустрічної смуги руху з поворотом ліворуч і праворуч (рис. 1).

Виконання поворотів (проїзд воріт) − складний маневр, який включає майже всі елементи руху. Водій повинен навчитися впевнено керувати автомобілем, виконуючи цей маневр на вузьких і широких проїздах з дотриманням правил ПДР і безпеки руху.

В'їжджаючи у ворота і виїжджаючи з них, водій повинен забезпечити вільне проходження переднім ходом правого заднього колеса, а заднім ходом − правого переднього колеса.

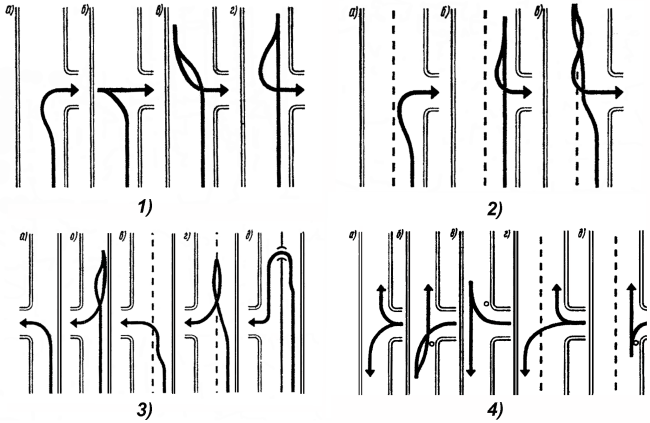



**Рис. 1.** *Способи в'їзду (схеми 1–3) і виїзду (схема 4) з воріт на вузьких та широких дорогах на прилеглу територію справа або ліворуч: а, 3в, 3д – переднім ходом; б – наближення переднім ходом (проїзд повз ворота), зупинка на проїзній частині (біля протилежного боку воріт) і в'їзд заднім ходом; в – проїзд повз ворота, зупинка біля протилежної сторони воріт, в'їзд заднім ходом; г – проїзд повз ворота, зупинка біля прилеглої сторони дороги, в'їзд заднім ходом; д – в'їзд та виїзд із воріт на широких дорогах. Кругом позначено місцезнаходження особи, що спостерігає за безпекою виїзду автомобіля*

При виїзді з воріт заднім ходом необхідно вживати особливі заходи безпеки. Згідно вимог ПДР водій, за необхідності, повинен звернутися за допомогою до інших осіб, які повинні спостерігати за безпечним виїздом автомобіля. Виїжджати на проїзну частину дороги водій повинен повільно і обачно.

Почуття «габариту» при русі переднім і заднім ходом з поворотами пригодяться в майбутньому (правильний розрахунок початкового положення для в'їзду заднім ходом у ворота, утримання автомобіля строго прямолінійно при їх проїзді тощо). Якщо ширина воріт велика (більше, ніж ширина автомобіля, на 1 метр), то проїхати через них нескладно. Якщо ж ширина воріт є меншою, то в'їзд в них ускладнюється.

Під час проїзду необхідно спостерігати в основному за тим боком автомобіля, на якому знаходиться водій. При

цьому необхідно, щоб відстань до стійки воріт з боку водія була меншою, оскільки йому важче стежити за протилежним боком автомобіля. Спостереження за рухом автомобіля можна проводити і через заднє та бічні стекла, повернувшись вправо, а також через відкрите вікно дверей, повернувшись ліворуч.

При проїзді воріт як переднім, так і заднім ходом автомобіль необхідно встановити точно по прямій лінії і не виконувати поворот безпосередньо у воротах, що іноді призводить до необхідності повторити в'їзд.

Перед в'їздом до воріт автомобіль перетинає тротуар, на якому можуть знаходитися пішоходи. Тому водій має бути обережним, оскільки тротуар призначений для пішоходів, і він повинен бути готовим до того, щоб вчасно зупинитися та їх пропустити. Подавати звуковий попереджувальний сигнал в цей час не варто.

**1145. Спо́соби гальмува́ння** (*за сту́пенем інтенси́вності*) – розрізняють плавне, різке, переривчасте і ступінчасте.

*При плавному гальмуванні* водій повільно (плавно) натискує на педаль гальм і поступово зменшує швидкість руху автомобіля (уповільнює транспортний засіб).

*При різкому гальмуванні* водій сильніше натискує на педаль, уповільнення при цьому є інтенсивним, у момент зупинки автомобіля водія та пасажирів злегка відкидає назад. *При різкому екстреному гальмуванні* центр тяжіння автомобіля переміщується вперед. Величина сили зчеплення передніх коліс з дорогою стає більшою, ніж задніх. Тому задні колеса більше схильні до юзу і занесення, керувати автомобілем стає важче. *Гальмування юзом на сухому асфальті збільшує гальмівний шлях* на 25 %, а на слизькій дорозі – у декілька разів. Часте застосування екстреного гальмування – ознака поганого прогнозування водієм розвитку дорожньої ситуації.

При різкому гальмуванні водієві необхідно праву ногу швидко перенести на педаль гальма і сильно натиснути на неї, а після зниження швидкості до мінімального значення лівою ногою різко натиснути на педаль зчеплення, не допускаючи зупинки двигуна. Правою рукою важіль

перемикання передач приводиться в нейтральне положення і далі, залежно від обстановки на дорозі, або включають необхідну нижчу передачу і продовжують рух, або після зупинки автомобіля вимикають електрозапалення, важіль стоянкового гальма переводять у верхнє положення, включають одну з нижчих передач і ліву ногу знімають з педалі зчеплення.

*При преривистому гальмуванні* водій періодично натискує і відпускає педаль гальма, зупиняючи автомобіль за декілька циклів гальмування. Такий спосіб застосовують *на слизькому дорожньому покритті*, щоб уникнути блокування коліс і занесення автомобіля. При преривчастому способі гальмування водій зберігає керованість автомобіля. Періодично відпускаючи і натискуючи гальма, мов би гойдає педаль гальма. Якщо водій відчуває початок занесення або юз, варто відразу відпускати педаль гальма. Потім треба натиснути педаль знову і так до потрібного зниження швидкості або до повної зупинки автомобіля.

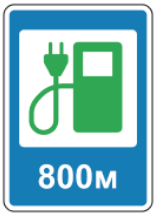
*При ступінчастому гальмуванні* водій спочатку легко натискує на педаль гальма, даючи можливість водіям, що рухаються позаду нього, зробити у відповідь адекватні дії. При плавному натискуванні на педаль гальма включаються стоп-сигнали автомобіля і водії, що рухаються позаду, мають змогу теж зменшити швидкість та тримати безпечну дистанцію. Потім водій поступово збільшує зусилля на педаль гальма і уповільнює автомобіль. Повторне збільшення натискування на педаль гальма проводиться із зусиллям, що перевищує попереднє натиснення. Перед повною зупинкою автомобіля водій в два-три прийоми знижує зусилля на педалі, щоб уникнути різкої зупинки і відкидання водія та пасажирів назад. Необхідно відчувати початок блокування коліс, тобто початок юзу. Це відчуття у водія приходить з досвідом.

**1146. Сріб́ла нітра́т** (*мед.*) (*Argentinitras*) або ляпіс – сильнодіючий антисептичний засіб, що чинить припікаючу і протизапальну дією. Слабкі розчини нітрату срібла (1:3000) застосовують для промивання порожнини сечового міхура, 10–30 % розчини – для припікання грануляцій у рані та ін.

**1147. Ста́лий орієнти́р** (*при склада́нні схе́ми ДТП*) – стаціонарно встановлений об'єкт (кут будівлі або павільйону зупинки маршрутних транспортних засобів, дорожній знак 5.60 «Кілометровий знак», опора електропередач, об'єкт дорожнього сервісу, порядковий елемент інженерної конструкції дороги тощо), який має свою назву, порядковий номер, іншу видиму відмінність серед подібних об'єктів та розташований уздовж вулиці або смуги відведення дороги (сталим орієнтиром не є дерева, кущі, транспортні засоби, які стоять, тимчасові споруди або конструкції, пересувні торговельні споруди, огорожі будівельних майданчиків або місць проведення дорожніх робіт, інші об'єкти, розташування яких на місцевості в подальшому неможливо об'єктивно визначити чи геометрія, розміри або місце розташування яких можуть з часом змінюватись).

**1148. Станда́рт меди́чної допомо́ги** – документ, який встановлює правила надання медичної допомоги. За рекомендаціями Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) охоплюють: клінічні рекомендації (протоколи); регіональні клініко-економічні стандарти медичної допомоги; формуляри.

**1149. Ста́нція заря́дки електромобі́лів** (електрозаря́дна ста́нція) – пристрій (пересувний чи стаціонарний), призначений для заряджання систем акумулювання електричної енергії (акумуляторних батарей) електромобілів, електромобілів вантажних, електромобілів легкових, автомобілів плагін-гібридних, електробусів та інших електричних колісних транспортних засобів.



6.7.3

**1150. Стаціона́рний пункт габари́тно-вагово́го контро́лю** (*далі* – стаціонарний пункт) – позначене відповідними дорожніми знаками 5.96.1–5.96.2 та розташоване поблизу проїзної частини дороги відокремлене місце для здійснення контролю навантаження на вісь (осі) транспортних засобів, загальна маса та/або габарити яких перевищують установлені параметри, де розташовані спеціальні службові приміщення, споруди з вимірювальним і зважувальним обладнанням, а також майданчики для зберігання вантажів та стоянки транспортних засобів.

5.96.1

5.96.2

*Великовагові та великогабаритні транспортні засоби* – транспортні засоби, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні навантаження на вісь (осі) та загальна маса або габарити яких перевищують один з параметрів, що зазначені у пункті 22.5 ПДР, затверджених постановою КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (*із змінами*). При цьому транспортний засіб не може вважатися великоваговим та/або великогабаритним, якщо його параметри не перевищують нормативи більш як на 2 відсотки.

**1151. Створ доро́жнього зна́ка, створ зна́ка** – площина поперечного перетину дороги, яка проходить через місце встановлення дорожнього знака.

**1152. Стенокарді́я** (*мед.*) («грудна́ жа́ба», *angina pectoris*) – хвороба серця, котра викликається гострим порушенням життєдіяльності серцевого м'яза внаслідок спазму уражених склерозом або інфекційним процесом вінцевих судин – розлад кровообігу у серцевому м'язі. Латинський термін «стенокардія» означає відчуття тісноти у грудях, біль описується як почуття, при котрому деяка вага затягує (стискує) тіло навколо грудей; одна з форм ІХС (ішемічної хвороби серця). Основний напади ангіозного болю (інтенсивний гострий біль або біль, що давить за грудниною («жаба душить») або в області серця; біль може поширюватися на ліву руку, ліве плече, лопатку, нижню щелепу, навіть зуби. Іноді біль супроводжується відчуттям людиною страху, що змушує хворих перебувати в нерухомій позі. С. у водія є небезпечним випадком, що може спричинити створення аварійної ситуації при керуванні ним транспортним засобом.

**1153. Стери́льність** (*мед.*) (*лат. sterilis* – безплідний) – відсутність у середовищі, організмі, в будь-якому матеріалі або виробі життєздатних мікроорганізмів і їх спор. Наприклад, стерильний бинт, стерильний медичний інструмент тощо.

**1154. Стихі́йне ли́хо** (врахування умов при експлуатації транспортного засобу) – природне явище, що діє з великою руйнівною силою, заподіює значну шкоду території,

на якій відбувається, порушує нормальну життєдіяльність населення, завдає матеріальних збитків; носить надзвичайний характер, призводять до загибелі людей та знищення матеріальних цінностей. В такому випадку в умовах дії непереборної сили водій має право відступати від вимог законодавства (не зобов'язаний виконувати вимоги Правил дорожнього руху щодо швидкості руху, порядку проїзду перехресть, розміщення на проїзній дорозі тощо) з метою запобігання власній загибелі чи каліцтву громадян, рятування життя пасажирів тощо.

**1155. Стійкість автомобіля** – властивість транспортного засобу протистояти боковому заносу, ковзанню або перекидуванню. С.а. може бути порушена за певних умов взаємодії коліс з дорогою, а також внаслідок інерційних сил. Невиконання водіями умов стійкого руху автомобіля часто призводить до ДТП.

1.13

Порушення С.а. частіше за все стає внаслідок бокового заносу (бокового ковзання). Занос може виникнути при повороті, гальмуванні, наїзді на нерівність дороги і при потраплянні коліс одного боку автомобіля на ділянку дороги з підвищеною слизькістю (ожеледиця, мокре узбіччя тощо), а також при раптовому збільшенні обертів двигуна на слизькій дорозі.

1.15

На виникнення бокового заносу автомобіля на поворотах великий вплив чинить швидкість руху. Тому для попередження бокового заносу та перекидання автомобіля необхідно правильно розміщувати вантаж і добре його закріплювати, вибирати безпечну швидкість в різних умовах руху, уникаючи різких поворотів керма і раптових гальмувань.

**1156. Стоянка** – маневр транспортного засобу, котрий пов'язаний із припиненням руху транспортного засобу на час, більший ніж 5 хвилин, з причин, не пов'язаних з необхідністю виконання ПДР, посадкою (висадкою) пасажирів чи завантаженням (розвантаженням) вантажу.

5.42.1

За необхідності поставити транспортний засіб на С. доцільно використовувати спеціально призначені для цієї мети площадки, позначені знаками 5.42.1–5.42.3 «Місце

стоянки» та 6.15 «Місце відпочинку» або використовувати розширення проїзної частини дороги з незначним рухом транспорту та інші ділянки території населеного пункту, де транспортний засіб, що стоїть, не створюватиме перешкод руху.

5.42.2

5.42.3

6.15

У населених пунктах на дорогах з одностороннім рухом при наявності з лівого боку тротуару і на дорогах з однією смугою для руху в кожному напрямку, які не мають трамвайних колій посередині, дозволяється не тільки зупинка, а й стоянка.

На стоянках біля тротуарів, позначених знаком 5.42.1–5.42.3 «Місце стоянки» у поєднанні з однією із табличок 7.6.1–7.6.5 «Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку», дозволяється стоянка тільки легкових автомобілів і мотоциклів способом, вказаним на відповідній табличці. Цей дозвіл не розповсюджується на вантажні автомобілі і автобуси.

С. транспортних засобів на проїзній частині допускається тільки в один ряд. Зупинка і С. в декілька рядів дозволяється тільки в тих місцях, де є відповідна дорожня розмітка 1.33 синього кольору. Мотоцикли без коляски і велосипеди дозволяється ставити на С. в два ряди. Допускається ставити транспортні засоби під кутом до краю проїзної частини, якщо це не створить труднощі для руху інших транспортних засобів.

Правилами дорожнього руху заборонена тривала С. поза населеними пунктами (для відпочинку, облаштування ночівлі тощо) на дорозі; вона дозволена на спеціальних площадках, позначених знаком 6.15 «Місце відпочинку», або за межами дороги.

У всіх випадках, коли водій покидає транспортний засіб і залишає його без нагляду, він зобов'язаний вжити заходів, котрі виключають самовільний рух (скористуватися стоянковим гальмом, включити нижчу передачу, а за наявності уклона – підкласти упори під колеса) і використання транспортного засобу іншими особами (ввімкнути протиугонний пристрій, закрити замки всіх дверей, підняти в них скло тощо).

С. заборонена: за межами населених пунктів в зоні небезпечних поворотів і випуклих переломів поздовжнього профілю дороги з видимістю або оглядовістю хоча б в одному напрямку менше 100 м; в місцях виїзду з дворів і ближче 10 м від них; на тротуарах, крім місць позначених відповідними дорожніми знаками з табличками та крім легкових автомобілів і мотоциклів, котрі для руху пішоходів залишили на них не менше 2 м; ближче 50 м від залізничного переїзду; в місцях, де зупинений транспортний засіб створить перешкоду для руху інших транспортних засобів або пішоходів; на газонах; ближче 5 м від контейнерних майданчиків та/або контейнерів для збирання побутових відходів; в місцях, де заборонена зупинка транспортних засобів.

Недопустима С. в місцях дії дорожніх знаків 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35–3.37 «Стоянку заборонено» (в тому числі в парні чи непарні числа місяця), 3.38 «Зона обмеженої стоянки», 5.1 «Автомагістраль» (крім місць, позначених знаком 5.42.1–5.42.3 «Місце для стоянки») і 5.43 «Зона стоянки», в місцях, виділених суцільною жовтою лінією 1.4, яка забороняє зупинку, і переривчастою жовтою лінією 1.10.1, яка забороняє С. транспортних засобів, а також в місцях, виділених зигзагоподібною жовтою лінією для позначення зупинок транспортних засобів загального користування, котрі рухаються встановленими маршрутами, і стоянок таксі.

Якщо механічний транспортний засіб (крім мотоцикла без коляски) залишається на С. на неосвітлених ділянках дороги в темний час доби або вдень в умовах недостатньої видимості, то водій зобов'язаний ввімкнути габаритні або стоянкові ліхтарі, а якщо вони несправні, то транспортний засіб необхідно прибрати за межі дороги. Якщо це неможливо, то необхідно ввімкнути аварійну світлову сигналізацію, а при її несправності або відсутності – виставити на відстані 20(40) м позаду транспортного засобу знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар.

Забороняється ставити на тривалу С. державні транспортні засоби за місцем проживання водіїв або в інших місцях за межами розміщення постійної їх С. на території підприємства чи організації.

**1157. Стоя́нка** (*за визначенням ПДР*) – припинення руху транспортного засобу на час, більший ніж 5 хвилин, з причин, не пов'язаних з необхідністю виконання вимог цих Правил, посадкою (висадкою) пасажирів, завантаженням (розвантаженням) вантажу.

**1158. «Стоя́нка з непрацю́ючим двигуно́м»** – табличка 7.7 до дорожніх знаків, яка вказує, що на стоянці дозволяється залишати транспортні засоби лише з непрацюючим двигуном. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Може застосовуватися тільки із знаками 5.42.1–5.42.3 «Місце для стоянки» та 5.43 «Зона стоянки».

7.7

**1159. «Стоя́нку забороно́нено»** – дорожній знак 3.35, котрий забороняє стоянку всіх транспортних засобів, крім таксі з включеним таксометром, мотоколясок і/або легкових автомобілів з ручним керуванням, позначених розпізнавальним знаком «Водій з інвалідністю», котрими керують особи з інвалідністю. Відноситься до групи заборонних знаків. Встановлюється безпосередньо перед ділянками доріг, на котрих введено відповідне обмеження і діє тільки на той бік дороги, на котрому він встановлений. Може застосовуватися разом з дорожньою розміткою 1.10.1, при цьому зона дії знаку визначається довжиною лінії розмітки. В інших випадках зона дії, місце встановлення знака і застосування до нього табличок аналогічні знаку 3.34 «Зупинку заборонено».

3.35

3.36

Для організації механізованого прибирання вулиць і доріг або інших робіт можуть встановлюватися знаки 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця» і 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця».

3.37

У разі одночасного застосування знаків 3.36 і 3.37 на протилежних сторонах проїзної частини час перестановки транспортних засобів з одного боку дороги на інший – з 19 год 00 хв до 24 год 00 хв.

**1160. Страхова́ оці́нка ро́зміру шко́ди** – визначення розміру шкоди з метою виплати страхового відшкодування.

**1161. Страхови́й сертифіка́т «Зеле́на ка́ртка»** – страховий сертифікат єдиної форми, що застосовується в країнах-членах міжнародної системи автомобільного

страхування «Зелена картка», які зазначені і не викреслені у такому сертифікаті.

**1162. Страховики́** – страхові організації, що мають право на здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів відповідно до вимог, встановлених ЗУ «Про страхування».

**1163. Страхува́льники** – юридичні особи та дієздатні громадяни, що уклали із страховиками договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю, майну третіх осіб під час експлуатації наземного транспортного засобу.

**1164. Стрес** (*водія́, пасажи́ра, і́ншого уча́сника доро́жнього ру́ху*) (*психол.*) – 1) неспецифічна реакція організму особи у відповідь на несподівану та напружену (аварійну) ситуацію на вулично-дорожній мережі; 2) стан особливої хворобливої напруженості організму людини, викликаний надмірно сильними захисними фізіологічними реакціями.

**1165. Стробоскопі́чний ефе́кт** – 1) зорова ілюзія безперервного руху об'єкта (зображення об'єкта) при спостереженні послідовних фаз його руху, на кожній з яких положення об'єкта дещо зміщене відносно попередньої (*стробоскопічний ефект першого типу*). Зумовлюється інерцією зору людини – збереженням у її свідомості на короткий час (приблизно 0,05 с) сприйнятого зорового образу. Цю особливість зору використано, наприклад, при демонструванні кінофільму; 2) зорова ілюзія нерухомості або сповільненого руху об'єкта, що в дійсності швидко обертається, рухається чи коливається з деякою частотою (*стробоскопічний ефект другого типу*). Стробоскопічний ефект використовують у стробоскопах. Прикладом С.е. може бути неадекватне сприйняття водієм швидкого руху свого автомобіля як відносно повільного при тривалому переміщенні транспортного засобу відкритою місцевістю без місцевих придорожніх елементів (дерев, кущів, будинків тощо).

**1166. «Строк застосува́ння де́нних ходови́х вогні́в (бли́жнього сві́тла фар)»** – табличка 7.26 до дорожніх

7.26

знаків, котра уточнює порядок і строк застосування денних ходових вогнів (ближнього світла фар). Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків.

У відповідності з вимогами п. 8 розділу 9 «Попереджувальні сигнали» ПДР з 1 жовтня по 1 травня на всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами повинні бути ввімкнені денні ходові вогні, а в разі їх відсутності в конструкції транспортного засобу – ближнє світло фар.

Дозволено застосовувати із знаками 5.50 «Кінець населеного пункту» (на білому фоні), 5.52 «Кінець населеного пункту» (на синьому фоні), 5.54 «Кінець забудови населеного пункту» для нагадування вітчизняним водіям та надання інформації іноземним водіям про загальні вимоги до умов руху дорогами України за межами населених пунктів.

Табличка збільшеного розміру розміщена у четвертій секції знака 5.55 «Загальні обмеження швидкості та строк застосування денних ходових вогнів (ближнього світла фар)».

**1167. Струм електри́чний** – впорядкований рух заряджених частинок (електронів в металах, іонів в газах чи в рідинах, p-n-провідність в напівпровідниках).

**1168. Струм поро́гово відчу́тний** – найменше значення того струму, який під час проходження через організм людини викликає відчуття подразнення (0,6–1,5 мА при змінному струмі частотою 50 Гц та 5–7 мА – при постійному струмі).

**1169. Струм поро́гово невідпуска́ючий** – найменша величина електричного струму (10–18 мА при змінному струмі частотою 50 Гц і 50–80 мА – при постійному струмі), при проходженні через організм людини яка викликає судомні скорочення м'язів руки, в якій затиснений провідник.

**1170. Струм поро́гово фібриляці́йний** – найменше значення електричного струму (100 мА при змінному струмі частотою 50 Гц і 300 мА – при постійному струмі), проходження якого через організм людини спричинює фібриляцію серця.

**1171. Суб'є́кт переве́зення небезпе́чних вантажі́в** – підприємство, установа, організація або фізична особа, які відправляють, перевозять або одержують небезпечні вантажі (відправники, перевізники та одержувачі).

**1172. «Суббо́тні, неді́льні та святко́ві дні»** – дорожня табличка 7.4.1, яка вказує дні тижня, протягом котрих діє знак. Відноситься до групи табличок до дорожніх знаків. Може застосовуватися під забороннними знаками 3.1 «Рух заборонено», 3.2 «Рух механічних транспортних засобів заборонено», 3.3 «Рух вантажних автомобілів заборонено», 3.4 «Рух з причепом заборонено», 3.5 «Рух тракторів заборонено», 3.6 «Рух мотоциклів заборонено», 3.7 «Рух на мопедах заборонено», 3.8 «Рух на велосипедах заборонено», 4.1 «Рух прямо», 4.2 «Рух праворуч», 4.3 «Рух ліворуч», 4.4 «Рух прямо або праворуч», 4.5 «Рух прямо або ліворуч», 4.6 «Рух праворуч або ліворуч», а також разом з табличкою 7.4.4, 7.4.5 «Час дії».

7.4.1

**1173. Суди́нна недоста́тність** (*мед.*) – патологічний стан, котрий виникає внаслідок зниження тонуса гладкої мускулатури стінок судин або зменшення маси циркулюючої крові; в результаті виникає невідповідність між ємкістю судинного русла і об'ємом циркулюючої крові.

**1174. «Суміжні пішохідний перехід та велосипе́дний переї́зд»** – дорожні знаки 5.93.1 і 5.93.2, які застосовуються для позначення місць, де пішохідний перехід і велосипедний переїзд розташовані поруч на відстані не більше ніж 0,4 м один від одного. Відносяться до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється справа і зліва на проїзній частині в місці перетину пішоходами і велосипедистами дороги в межах перехрестя чи поза ним.

5.93.1

5.93.2

На такому суміжному велосипедному переїзді та пішохідному переході, які розташовані поруч, велосипедисти та пішоходи мають перевагу у русі через автомобільну дорогу.

**1175. Сумлі́нність** (*водія, і́ншого уча́сника доро́жнього ру́ху*) – поняття моральної свідомості й етики, що характеризується чесним, старанним виконанням особою покладених на неї обов'язків учасника дорожнього руху, морального обов'язку. При цьому своєрідним контролем за

старанністю, акуратністю своєчасністю виконання є *совість* особи. Найефективнішими засобами виховання сумлінності є вчасне залучення людини до праці, чітка постановка перед нею конкретних завдань, систематичний контроль за їх виконанням, пропаганда сумлінності як високої соціальної престижності. Сумління водія як особистісну якість включають до його службової характеристики.

**1176. Суха́ ма́са автомобі́ля** – вага незаправленого і неспорядженого транспортного засобу (без бензину, охолоджувальної рідини, моторного та трансмісійного масел тощо).

**1177. Схе́ма маршру́ту** – картографічне зображення маршруту переміщення учасника дорожнього руху.

**1178. Схе́ма мі́сця доро́жньо-тра́нспортної приго́ди** – графічне зображення місця дорожньо-транспортної пригоди з відображенням та фіксацією на ньому всіх об'єктів та обставини, що стосуються події та можуть мати значення для об'єктивного визначення її причин, яке оформлюється на місці пригоди з дотриманням вимог Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі (наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395, із змінами станом на 28.04.2023) і підписується її учасниками.

**1179. «Схе́ма об'ї́зду»** – дорожній знак 5.63, котрий вказує маршрут об'їзду ділянки дороги, тимчасово закритої для руху транспортних засобів. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо перед початком об'їзду. Може розміщуватися попередньо в населених пунктах на відстані 50–100 м, а поза населеними пунктами – 150–300 м до перехрестя.

5.63

**1180. «Схе́ма ру́ху»** – дорожній знак 5.62, котрий вказує маршрут руху транспортних засобів при забороні на перехресті окремих маневрів або дозволені напрями руху на перехресті зі складним плануванням. Відноситься до

групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється безпосередньо перед перехрестям, на котрому введено визначений порядок руху. Попередній знак може розміщуватися в населених пунктах на відстані 50–100 м, а поза населеними пунктами – 150–300 м до перехрестя.

5.62

## Т

**1181. Табли́чки до доро́жніх зна́ків** – засоби регулювання дорожнього руху, котрі призначені для уточнення або обмеження дії інших дорожніх знаків. Утворюють окрему групу знаків, котрі тільки уточнюють або обмежують дії знаків інших груп. Таблички дозволяють надати організації руху більшу гнучкість, розповсюджуючи їх дію на окремі види транспортних засобів, обмежуючи зони або час їх дії.

Типова форма групи табличок до дорожніх знаків

Таблички мають форму прямокутника з білим фоном, застосовуються під попереджувальними знаками або знаками пріоритету, за винятком знака 2.3 «Головна дорога», а також під заборонними знаками.

Позначення, написи і кайма на табличках, які мають білий фон, чорного кольору.

Таблички можуть застосовуватися під дорожніми знаками всіх категорій. Самостійно вони не застосовуються.

**1182. Таксі́** – легковий автомобіль, обладнаний розпізнавальним ліхтарем оранжевого кольору, який встановлюється на даху автомобіля, діючим таксометром, сигнальним ліхтарем із зеленим та червоним світлом, розташованим у верхньому правому кутку лобового скла, і який має нанесені композиції з квадратів, розташованих у шаховому порядку на дверцятах автомобіля з лівого та правого боків, призначений для надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку.

Розпізнавальний знак таксі

**1183. Таксо́метр** – прилад, призначений для інформування пасажирів про вартість поїздки та реєстрації параметрів роботи автомобіля-таксі, визначених законодавством.

**1184. Талóн встано́вленого зразка́** (*мед.*, *заст.*) – талон, який видавався водієві медичними працівниками, які

використовували транспортний засіб для проїзду до хворого у випадках загрози його життю, або для транспортування такого хворого до найближчого лікувального закладу. Заповнювався медичним працівником і передавався водієві для надання за місцем його роботи.

**1185. Талóн попере́джень до водíйського посві́дчення (талóн попере́дження до посвідче́ння трактори́ста-машини́ста, талóн до посві́дчення водія́)** (*заст.*) – вкладний талон до водійського посвідчення для обліку грубих порушень ПДР.

Водійське посвідчення і Т.п., який видався органами ДАІ, утворював єдиний документ на право керування транспортним засобом визначеної категорії. У випадку вилучення у водія органами ДАІ водійського посвідчення допускалася їзда протягом 15 діб тільки з Т.п.

Компостерне просічення (перфорація) в Т.п. ставилося за грубі порушення, котрі перелічені на обороті Т.п. Вона

**Рис. 1.** *Талон до водійського посвідчення (категорія С, 1985 р.)*

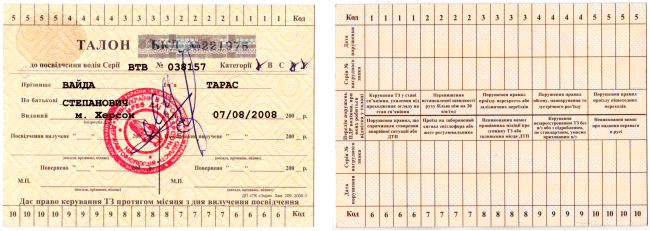



**Рис. 2.** *Талон до посвідчення водія (категорії В і С, 2008 р.)*

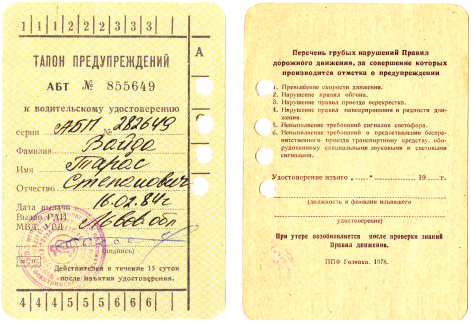



**Рис. 3.** *Талон попереджень (категорія А, 1984 р.)*

**Рис. 4.** *Талон попередження до посвідчення тракториста-машиніста (1985 р.)*

дійсна протягом 12 місяців з дня просічення. Якщо під час дії двох просічень компостером водій ще порушив ПДР, то третя просічка може не робитися, а водій направлявся на комісію при ДАІ, котра виносила рішення про покарання його аж до позбавлення прав на керування транспортним засобом.

При втраті Т.п. він відновлювався тільки після перевірки у водія знань ПДР.

**1186. Тампо́н** (*мед.*) (*фр.* корок, затичка) – стрічка або шматок стерильної марлі, котру вводять у рану або порожнину організму людини для дренування або для спинення кровотечі.

**1187. Тампона́да** (*мед.*) (нім., від *фр.* тампон) – введення в рану або порожнину (суглоба, плеври тощо) тампонів для спинення кровотечі чи для відсмоктування гнійного вмісту, а також для відмежування запального вогнища від навколишніх тканин.

**1188. Танатоло́гія** (*мед.*) (*грец.* смерть і ...логія з *грец. λόγος* – вчення) – розділ медицини, що вивчає процеси, які відбуваються в організмі в останні, передсмертні моменти й після смерті, а також ознаки смерті.

**1189. Танатофо́бія** (*психол.*) (*грец.* смерть і ...фобія) – психічний розлад, який полягає в тому, що людина патологічно боїться смерті.

**1190. Та́ра** – основний елемент упаковки, що являє собою виріб для розміщення продукції.

**1191. Тахікарді́я** (*мед.*) (*грец.* швидкий і ...кардія) – збільшення частоти серцевих скорочень більше 90 уд. за хвилину. Може виникати при фізичному й розумовому напруженні, хвилюванні, а також при захворюваннях серцево-судинної і нервової систем тощо.

**1192. Тахікарді́я си́нусова** (*мед.*) – прискорений пульс, котрий з'являється у спокійному стані і тримається довго.

**1193. Тахіпно́е** (*мед.*) – збільшення частоти дихальних рухів людини більше 20 за хвилину.

**1194. Тахо́граф** – контрольний пристрій, який встановлюється на транспортному засобів для показу та реєстрації інформації про рух транспортного засобу. Має важливе значення для забезпечення охорони праці водія.

Автобуси, що використовуються для нерегулярних і регулярних спеціальних пасажирських перевезень, для регулярних пасажирських перевезень на міжміських автобусних маршрутах протяжністю понад 50 км, вантажні автомобілі з повною масою понад 3,5 тонн повинні бути обладнані діючими та повіреними тахографами.

Водій, що керує ТЗ, який не обладнаний тахографом, веде індивідуальну контрольну книжку водія.

**1195. «Телефо́н»** – дорожній знак 6.8, котрий інформує водіїв про те, що на шляху їх руху є телефон загального користування. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля телефону. За необхідності знак може бути встановлений на іншій відстані, котра вказується на самому знаку чи на додатковій табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта». Якщо необхідно вказати

6.8

відстань і напрямок руху до телефону, коли він розміщений в стороні від дороги, або час можливого користування ним, то під знаком 6.8 застосовують таблички 7.1.3, 7.1.4 «Відстань до об'єкта» або одна з табличок 7.4.4–7.4.7 «День тижня і час доби, протягом яких діє знак. Час дії». Безпосередньо над телефонами загального користування, котрі встановлюються поблизу вулиць і доріг, можуть використовуватися таблички розміром 150х150 мм із зазначенням номерів телефонів медичних закладів, позначених знаками 6.2 «Лікарня», підрозділів поліції та дорожньої організації.

7.1.1

**1196. «Телефо́н для ви́клику аварі́йної слу́жби»** – дорожній знак 6.3, котрий вказує місце розташування телефону для виклику аварійної (оперативно-рятувальної) служби. За допомогою цього телефону можна викликати пожежну команду ДСНС, поліцію, швидку медичну допомогу, аварійну службу для транспортування пошкодженого у ДТП автомобіля тощо. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля телефону. За необхідності знак може бути встановлений на іншій відстані, котра вказується на самому знаку чи на додатковій табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта». Якщо необхідно вказати відстань і напрямок руху до телефону, коли він розміщений в стороні від дороги, то під знаком 6.8 застосовують таблички 7.1.3, 7.1.4 «Відстань до об'єкта».

6.3

*Аварійно-рятувальна служба* – сукупність організаційно об'єднаних органів управління, сил та засобів, призначених для вирішення завдань щодо запобігання і ліквідації надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру й окремих їх наслідків, проведення пошукових, аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт. Служба рятування людей, які потрапили в біду, транспортних засобів.

*Оперативно-рятувальна служба* цивільного захисту України – спеціальне об'єднання аварійно-рятувальних та інших формувань (підрозділів), органів управління такими формуваннями в структурі ДСНС України, підпорядковане Департаменту реагування на надзвичайні ситуації.

**1197. Те́мна пора́ доби́** (*за визначенням ПДР*) – частина доби від заходу до сходу сонця.

**1198. Темпера́мент** (*психол.*) (*лат. temperamentum* – належне співвідношення частин) – риса, яка визначає індивідуальність людини; сукупність індивідуально-психічних особливостей людини, котра характеризується, головним чином, швидкістю виникнення почуттів та їхньою силою. Темперамент проявляється також і в особливостях рухів людини. Розрізняють чотири основні темпераменти: сангвінік, холерик, меланхолік і флегматик. Фізіологічною основою темпераменту є типи вищої нервової системи. Т. водія впливає на стиль керування ним транспортним засобом.

**1199. Тепловий уда́р** (*мед.*) – патологічний стан, котрий виникає раптово і обумовлений розладами терморегуляції організму при тривалому впливі на нього високої температури повітря або інфрачервоного (теплового) випромінювання. Може трапитися у водія чи пасажирів (дітей, тварин тощо) у випадку перебування транспортного засобу впродовж тривалого часу на стоянці внаслідок дії сонячного проміння (без провітрювання салону чи кондиціонування повітря).

**1200. Терапі́я** (*мед.*) (*грец. θεραπεία* – зцілення) – 1) лікування внутрішніх хвороб лікарськими засобами або фізичними методами (без хірургічного втручання); 2) галузь медицини, що вивчає методи розпізнавання й лікування внутрішніх хвороб, причини їх виникнення, характер перебігу.

**1201. Термінальний стан** (*мед.*) – кінцеві стадії життя: преагонія, агонія, клінічна смерть; стан організму, що граничить між життям і смертю.

**1202. Терморегуля́ція** (*мед.*) (*грец. θερμός* – теплий і *лат.* впорядковую) – сукупність фізіологічних процесів, що підтримують температуру тіла у людини й теплокровних тварин (ссавців і птахів) на сталому рівні. Т. має важливе значення для підтримки нормальної температури тіла водія як показника його працездатності при низьких (сковуються рухи) чи, навпаки, високих температурах (розсіюється увага, важко сконцентруватися та контролювати

дорожню обстановку) без шкоди для здоров'я та для безпечного керування транспортним засобом.

**1203. Техні́чне обслуго́вування** – комплекс технічних і організаційних заходів, які здійснюються у процесі експлуатації транспортних засобів з метою забезпечення визначеної ефективності виконання ними заданих функцій. Для сучасних складних технічних об'єктів, таких як автомобіль, встановлюються єдині правила Т.о., котрі утворюють систему Т.о. і відображаються у відповідній технічній документації.

Т.о. складається із профілактики і відновлення (ремонту). Правильне і своєчасне Т.о. дозволяє збільшити ресурс експлуатації транспортного засобу, знизити експлуатаційні витрати. Т.о. і поточний ремонт, як правило, здійснюється на станціях технічного обслуговування (СТО), де обладнуються спеціальні пости самообслуговування, котрі оснащені приладами і приладдям для виконання Т.о. і поточного ремонту силами фахівців СТО чи індивідуальних власників транспортного засобу. Т.о. рекомендується виконувати, керуючись інструкцією автозаводу-виробника і «Положенням про технічне обслуговування і ремонт легкових автомобілів». Останні встановлюють наступні види Т.о.: щоденне Т.о, перше технічне обслуговування (Т.о.-1), друге технічне обслуговування (Т.о.-2), сезонне.

Під час контрольного огляду, який здійснюється у дні виїзду на автомобілі, виконується контрольний технічний огляд агрегатів, вузлів і систем, які впливають на безпеку руху автомобіля, а також здійснюються прибирально-мийні і заправні операції.

Під час Т.о.-1 виконуються змазувальні, кріпильні, регулювальні, електротехнічні, колесо-шинні роботи, а також контроль і ремонт системи живлення. Т.о.-1 передбачає загальну діагностику агрегатів, вузлів, систем, які впливають на безпеку руху. Періодичність Т.о.-1 – 3000 км.

Т.о.-2 складається з більш складних контрольно-діагностичних, кріпильних і регулювальних робіт. Під час Т.о.-2 виконують по елементне діагностування всіх основних агрегатів, вузлів і систем автомобіля. Періодичність Т.о.-2 – 12 000 км.

Сезонне Т.о. виконують двічі на рік для підготовки автомобілів до експлуатації в холодну й теплу пори року, як правило, суміщають з черговим технічним обслуговуванням.

«Положенням про Т.о. і ремонт легкових автомобілів» передбачений також поточний і капітальний ремонт. Основне завдання ремонту – відновлення працездатності транспортного засобу, усунення несправностей і відмов, котрі виникають у процесі експлуатації.

Під час Т.о. кожен водій зобов'язаний доборе знати і чітко виконувати правила техніки безпеки.

**1204. Техні́чний па́спорт** (*заст.*) (до 2009 р., зараз – реєстраційний документ (*свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу*; для транспортних засобів Збройних Сил, Національної гвардії України (внутрішніх військ МВС), Держприкордонслужби, Держспецтрансслужби, Держспецзв'язку, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту – *технічний талон*) – документ, який підтверджує реєстрацію і належність транспортного засобу, а також його технічну характеристику. Видається підрозділами Територіальних сервісних центрів МВС України разом з номерними знаками після відповідної реєстрації транспортного засобу.

При виїзді за кордон на автомобілі або мотоциклі замість Т.п. особі, яка виїжджає, видається свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу.

**1205. Техноге́нна безпе́ка** – відсутність ризику виникнення аварій та/або катастроф на потенційно небезпечних об'єктах, а також у суб'єктів господарювання, що можуть створити реальну загрозу їх виникнення. Техногенна безпека характеризує стан захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного характеру. Забезпечення техногенної безпеки є особливою (специфічною) функцією захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій.

**1206. Техноге́нне середо́вище** (матеріально-культурне середовище, техносфера) – компонент життєвого середовища, утворений людиною, сукупність досягнень суспільства в результаті матеріального і духового розвитку.

До Т.с. відносять сферу створення та використання транспортних засобів для задоволення потреб людства в перевезенні пасажирів чи вантажу.

**1207. Техносфе́ра** – регіон біосфери, перетворений людиною за допомогою прямого або непрямого впливу технічних засобів з метою найкращої відповідності своїм матеріальним і соціально-економічним потребам.

**1208. Ти́ждень** (для характери́стики (обліку) трива́лості робо́ти водія́) – період часу від 00.00 годин у понеділок до 24.00 години у неділю.

**1209. Тип світлофо́ра** – світлофор певної функційної призначеності.

**1210. Ти́пи нерво́вої систе́ми, ти́пи ви́щої нерво́вої дія́льності** (*психол.*) – сукупність основних природжених властивостей нервових процесів, що відбуваються у корі великих півкуль головного мозку й визначають індивідуальні особливості вищої нервової діяльності людини. Розрізняють чотири типи нервової системи: 1) сильний, зрівноважений, рухливий (жвавий); 2) сильний, зрівноважений, інертний (спокійний); 3) сильний, незрівноважений, (нестримний); 4) слабкий. Вчення про типи нервової системи має велике практичне і теоретичне значення, зокрема для педагогіки, медицини катастроф, психології та професії водія (впливають на стиль та керування транспортним засобом та безпеку дорожнього руху).

**1211. Това́рно-тра́нспортна документа́ція** – комплект юридичних документів, на підставі яких здійснюють облік, приймання, передавання, перевезення, здавання вантажу та взаємні розрахунки між учасниками транспортного процесу.

**1212. Това́рно-тра́нспортна накладна́** – єдиний для всіх учасників транспортного процесу документ, призначений для обліку товарно-матеріальних цінностей на шляху їх переміщення, розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи, та є одним із документів, що може використовуватися для списання товарно-матеріальних цінностей, оприбуткування, складського, оперативного

та бухгалтерського обліку, що може бути складений у паперовій та/або електронній формі та має містити обов'язкові реквізити, передбачені цими Правилами.

**1213. Токсеми́я** (*мед.*) (*грец.* отруйний і ...емія) – циркуляція в крові токсичних речовин, які спричинюють отруєння.

**1214. Токсико́з** (*мед.*) (*грец.* отрута) – хворобливий стан, що виникає внаслідок дії на організм людини отрут і отруйних речовин (токсинів). Токсикоз спостерігається при багатьох інфекційних хворобах (дизентерія, холера), харчових токсикоінфекціях, порушеннях видільної функції нирок (уремія) тощо.

**1215. Токсиколо́гія** (*мед.*) (*грец.* отрута і ...логія) – наука про отрути, їхню дію на організм, засоби боротьби з отруєннями та можливості використання отрут у різних галузях біології і медицини.

**1216. Токсикома́нія** (*мед.*) – одна з форм навмисного отруєння власного організму, яка виявляється у вживанні токсичних речовин, що не кваліфікуються як наркотичні. Схильність до зловживання такими речовинами (наприклад, препаратами побутової хімії) спостерігається у хворих-наркоманів за відсутності звичного наркотику, душевно хворих тощо. Водіям забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин.

**1217. Токси́ни** (*грец.* отрута) – отруйні білкові речовини, що їх утворюють головним чином мікроорганізми, а також деякі тварини (напр., змії, скорпіони) і рослини (напр., рицина).

**1218. Токси́чний** (*грец.* отруйний) – отруйний; спричинюваний діянням токсинів (напр., токсичний грип, токсична диспепсія).

**1219. Токси́чні речови́ни** – речовини, що викликають отруєння усього організму людини або впливають на окремі системи людського організму (наприклад, кровотворення, ЦНС).

**1220. Токси́чність** (*грец.* отрута) – отруйність; здатність деяких хімічних речовин шкідливо діяти на організм людини і тварин.

**1221. Толера́нтність** (*мед.*) (*щодо наркоманії*) – стійкість організму людини до певної дози наркотиків.

**1222. То́ракс** (*мед.*) (*грец. thórax*) – грудна клітка.

**1223. То́чний габари́тно-вагови́й контро́ль** – визначення габаритно-вагових параметрів транспортного засобу на стаціонарному або пересувному пункті.

**1224. Тра́вма** (*мед.*) (*грец. trauma* – рана, пошкодження) – 1) порушення анатомічної цілості й функцій органів та тканин тіла людини дження їх при впливі зовнішніх чинників (факторів) навколишнього середовища (механічні, термічні, хімічні, електричні тощо); 2) комплекс морфофункціональних та фізико-хімічних порушень, що виникають в тканинах і органах в результаті впливу на них різних травмуючих факторів. При цьому порушуються цілісність структури на клітинному, тканинному і органному рівнях, енергообмін та обмін речовин. *До травм належать* рани, опіки, вивихи, переломи кісток, струси головного мозку, пошкодження внутрішніх органів, значна втрата крові, зупинка дихання і припинення серцевої діяльності, травматичний шок тощо. При дії сильних короткочасно травмуючих (пошкоджуючих) чинників виникає *гостра травма*, а при слабких, але тривалих або багатократних впливах – *хронічна травма*.

**1225. Травмати́зм** – сукупність травм, що виникли у певній групі населення за визначений відрізок часу.

**1226. Травмати́чний шок** (*мед.*) – загальна реакція організму, котра супроводжує важкі травми і характеризується порушенням діяльності органів і систем (нервової, серцево-судинної, дихання, обміну речовин, діяльності ендокринних залоз тощо). Ця реакція залежить від характеру, локалізації, ступеня важкості пошкоджень і ускладнень, котрі при цьому виникають (крововтрата, порушення діяльності органів, інтоксикація тощо).

**1227. Травматоло́гія** (травма і ...логія) – розділ хірургії, що вивчає причини травм, їх види, перебіг та методи лікування й профілактики.

**1228. Травмо́вані осо́би** (в ДТП) – особи, які внаслідок дорожньо-транспортних пригод одержали тілесні ушкодження та були доставлені до закладу охорони здоров'я або протягом трьох діб звернулися по медичну допомогу до такого закладу.

**1229. Травмува́ння** (*мед.*) – процес впливу травмуючого фактора на макро- або мікроорганізм, в результаті якого виникає травма (ушкодження). У відповідь на це організм людини відповідає захисно-відновлювальною реакцією місцевого та загального значення.

**1230. Травму́ючий фа́ктор** (зовнішній агент) – елемент навколишнього природного середовища, який при впливі на організм викликає його травмування.

**1231. Трамва́й** – засіб міського наземного транспорту, який переміщається рельсовими шляхами і отримує електроенергію від підвісного контактного проводу. Водієві Т. забороняється починати рух з місця зупинки або стоянки з відкритими дверима, а також відкривати їх під час руху (до повної зупинки). Стати водієм Т. можна по досягненню 21-річного віку. Водії Т., які виконують роботи з перевезення пасажирів, підлягають періодичному медичному огляду один раз на рік.

5.46.1

5.46.2

На нерегульованому перехресті при пересіченні рівнозначних доріг Т. має перевагу у русі перед іншими видами транспорту. Якщо на пересіченні рівнозначних доріг перетинаються трамвайні колії, то водії Т. повинні керуватися між собою принципом «Дай дорогу транспорту, який наближається справа».

При проїзді нерівнозначних перехресть доріг Т. не має переваги перед іншими видами транспорту, коли він знаходиться на другорядній дорозі.

На регульованому перехресті при зеленому сигналі світлофора або регулювальника одночасно для Т. і нерейкового транспорту Т. користується перевагою незалежно

від напрямку руху, за винятком випадків руху на стрілку додаткової секції, ввімкненій одночасно з червоним або жовтим сигналом світлофора.

Рух Т. може регулюватися світлофором особливої форми з чотирма круглими сигналами біло-місячного кольору.

**1232. Трамва́йна ко́лія** (*за визначенням ПДР*) – елемент дороги, призначений для руху рейкових транспортних засобів, який обмежується по ширині спеціально виділеним вимощенням трамвайної лінії або дорожньою розміткою. По трамвайній колії допускається рух нерейкових транспортних засобів відповідно до розділу 11 Правил дорожнього руху.

**1233. Транквіліза́тори** (*мед.*) (*лат. tranguillo* – заспокоюю) – лікарські (психофармакологічні) препарати, що належать до психотропних засобів заспокійливої дії, знімають нервове збудження. Транквілізатори знімають стан психічного збудження, зменшують тривогу, дратівливість, тонус скелетних м'язів, посилюють дію деяких снотворних засобів. При керуванні транспортним засобом водієві необхідно ознайомитися з інструкцією з використання таких ліків, котрі можуть знижувати його швидкість реакції і увагу. Це у свою чергу може спричинити виникнення аварійних ситуацій чи ДТП.

**1234. Трансмі́сія** – пристрій для передачі механічної енергії від двигуна до коліс. До складу механічної Т. в автомобілі або тракторі входять силова передача, зчеплення, карданна передача, диференціальний механізм.

Заборонена експлуатація транспортного засобу, якщо не включається або самовільно виключається передача, пошкоджений або вібрує карданний вал. У випадку пошкодження або виникнення вібрації карданного вала у дорозі подальший рух транспортного засобу заборонено.

**1235. Трансплента́ція** (*мед.*) (*лат.* від пересаджую) – пересаджування та приживлення органів або окремих ділянок тканини живого організму; пересадка. Останній часом вітчизняне законодавство дає можливість за прижиттєвої згоди донорів з числа загиблих у ДТП (або згоди їх рідних) забирати здорові органи для подальшої трансплантації

хворій особі-реципієнту, життя чи здоров'я котрої є неможливим внаслідок невиліковної терапії визначеного органу без такої заміни його на здоровий.

**1236. Тра́нспортна одини́ця** – транспортний засіб, до якого не причеплено причіп, або транспортний засіб та зчеплений з ним причіп чи напівпричіп.

**1237. Тра́нспортна по́слуга** – перевезення вантажів та комплекс допоміжних операцій, що пов'язані з доставкою вантажів автомобільним транспортом.

**1238. Тра́нспортний за́сіб** – автомобілі, тягачі з напівпричепами, причепи і напівпричепи, що відповідають визначенням, наведеним у статті 4 Конвенції про дорожній рух від 19 вересня 1949 року, за винятком транспортних засобів, що належать Збройним силам однієї з Договірних Сторін або перебувають у підпорядкуванні цих Збройних сил.

**1239. Тра́нспортний за́сіб** (*за визначенням ПДР*) – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

**1240. Тра́нспортний за́сіб зага́льного призна́чення** – транспортний засіб, не обладнаний спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу).

**1241. Тра́нспортний за́сіб спеціалізо́ваного призна́чення** – транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення дітей, осіб з інвалідністю, пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, спеціалізований санітарний автомобіль екстреної медичної допомоги, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) та має спеціальне обладнання (таксі, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо).

**1242. Тра́нспортний за́сіб спеціа́льного призна́чення** – транспортний засіб, призначений для виконання

спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежний, автобетономішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо).

**1243. Тра́нспортний за́сіб, що використо́вується з мето́ю отри́мання прибу́тку** – транспортний засіб, що експлуатується юридичними особами, фізичними особами-підприємцями під час провадження господарської діяльності з метою отримання прибутку, фізичними особами під час виконання цивільно-правових угод з метою отримання прибутку.

**1244. Тра́нспортні за́соби** (*стосовно оснащення підрозділів поліції*) – легкові, вантажні (вантажно-пасажирські) автомобілі, автобуси (мікроавтобуси), причіпи, напівпричіпи (платформи), транспортні засоби спеціального та спеціалізованого призначення, транспортні засоби, призначені для експлуатації на воді, а також наявні в органах поліції мототехніка та велотранспорт.

**1245. Тра́нспортні по́слуги** – діяльність, пов'язана із задоволенням потреби населення в перевезеннях автомобільним транспортом.

**1246. Тра́нспортно-експеди́торські по́слуги** – послуги, пов'язані з підготовкою та відправленням вантажів, організацією та забезпеченням перевезень, контролем за проходженням і одержанням вантажів, проведенням взаєморозрахунків.

**1247. Тра́нспорт реагува́ння** – транспортний засіб, що знаходиться у власності суб'єкта охоронної діяльності, призначений для забезпечення негайного реагування персоналу охорони на протиправні дії щодо об'єкта охорони або на події та обставини, що завдають (можуть завдати) майнової шкоди або створюють можливу загрозу особистій безпеці громадян чи персоналу охорони на об'єктах охорони.

**1248. Трафаре́т** – покажчик інформації для пасажирів про маршрут.

**1249. Трахеї́т** (*мед.*) – запалення слизової оболонки трахеї. Спричинюється охолодженням, деякими захворюваннями, палінням тютюну тощо; гостра запальна реакція слизової оболонки трахеї внаслідок вірусних, бактеріальних або змішаних інфекцій.

**1250. Трахеото́мія** (*мед.*) (трахея і ...томія) – операція розтину трахеї з наступним введенням у неї спеціальної трубки для відновлення дихання.

**1251. Трахе́я** (*мед.*) (*грец.*) – частина дихальних шляхів людини, через які повітря проходить до легень. Інша назва – дихальне горло.

**1252. Тре́мор** (*мед.*) (*лат.* тремтіння) – мимовільні ритмічні м'язові скорочення, що спостерігаються при деяких функціональних і органічних захворюваннях нервової системи. Може створювати незручності / перешкоди у роботі водія при керуванні транспортним засобом.

**1253. Тренаже́р** (*лат. train* – виховувати, навчати) – моделюючий пристрій для відпрацювання робочих навичок (наприклад, здійснення серцево-легеневої реанімації), вироблення і вдосконалення техніки керування машиною чи механізмом. Тренажери широко застосовуються для професійного навчання робітників різних спеціальностей, при підготовці медиків, льотчиків, водіїв, космонавтів, моряків тощо.

**1254. Трено́ваність** (водія́) – стан, зумовлений підготовленістю всіх систем організму водія до виконання трудової діяльності, наприклад, впевненого керування транспортним засобом на вулично-дорожній мережі.

**1255. Тренува́ння** (водія́) – важлива складова професійного навчання особи щодо набуття нею досвіду / компетентності в галузі професії водія, що має за основне завдання формування відповідних практичних навичок і умінь керувати транспортним засобом відповідної категорії. Здійснюється шляхом цілеспрямованого виконання вправ та прийомів щодо керування автомобілем під керівництвом викладача (педагога, інструктора) на основі відповідних методичних рекомендацій і психологічних установок.

**1256. Тре́ті краї́ни** (автоперевезення) – будь-які інші країни стосовно країни нерезидента та резидента.

**1257. Трив́ога, трив́ожність** (водія́) (*психол.*) – сильне душевне хвилювання, занепокоєння, стривоженість. Синонім: хвилювання. Т. думки можуть відволікати увагу водія від дорожньої обстановки, цим самим спричинювати створення аварійної ситуації (ДТП).

**1258. Трі́щини** (*мед.*) – 1) переломи, в результаті яких не виникає зміщення відламків кісток один відносно одного; 2) лінійний дефект у межах епітелію або власної пластинки слизової оболонки, що виникає внаслідок втрати тканиною еластичності.

**1259. Троле́йбус** (*техн.*) – засіб безрейкового наземного міського транспорту з живленням електроенергією від контактного проводу. Відноситься до маршрутних транспортних засобів (транспортних засобів загального користування). Мають встановлені місця (посадкові майданчики) для посадки/висадки пасажирів, початок котрих позначається інформаційно-вказівними знаками 5.47.1, а кінець – 5.47.2.

5.47.1

5.47.2

Переваги Т. перед автобусом: використання дешевої електроенергії, безшумність, відсутність вихлопних газів, простота і надійність в експлуатації. Водієм Т. можна стати по досягненню 21-річного віку. Водії Т., які виконують роботи з перевезення пасажирів, підлягають періодичному медичному огляду один раз на рік.

Водієві Т. забороняється починати рух з місця зупинки або стоянки з відкритими дверима, а також відкривати їх під час руху (до повної зупинки).

Т. може зупинятися тільки у спеціально вказаних місцях. Т. здійснюють рух за встановленими маршрутами.

**1260. Тромб** (*мед.*) (*грец.* грудка, згусток) – згусток крові, що утворюється в кровоносних судинах людини. Може стати причиною виникнення інсульту, інфаркту, втрати водієм свідомості тощо.

**1261. Тромбоемболі́я** (*мед.*) – закриття (емболія) просвіту вени тромбом, що відірвався.

**1262. Тромбо́з** (*мед.*) – процес утворення організованих згустків крові (тромбів) у просвіті кровоносних судин людини й тварин. Утруднює або припиняє місцевий кровообіг, що може призводити до інфаркту міокарда, інсульту, тромбофлебіту тощо. Якщо тромби утворюються в артеріях, це може спричинити гангрену кінцівки чи змертвіння органу.

**1263. Тромболі́зис** (*мед.*) – внутрішньовенне або внутрішньо артеріальне введення препаратів, що розчиняють тромб у перші години після появи симптомів); ефективний спосіб лікування ішемічного інсульту, який сприяє найбільш швидкому і повному відновленню порушених неврологічних функцій. Саме тому надзвичайно важливо не пропустити перші симптоми, які є характерними для осіб з ішемічним інсультом.

**1264. Тромбофлеби́т** (*мед.*) (*грец*. грудка, згусток і … флебіт) – запалення вени, що супроводиться утворенням тромбу. Буває при варикозному (стійкому) розширенні вен, у післяродовий період, після хірургічних операцій тощо.

**1265. Тромбоци́ти** (*мед.*) (грец. грудка, згусток і ...цити) – формені елементи крові *людини*; клітини крові, показник нормального звертання крові. Т. беруть участь в утворенні тромбів.

**1266. Тротуа́р** – елемент дороги, призначений для руху пішоходів, який розташований вздовж проїзної частини та конструктивно відділений від неї бордюром, газоном тощо. (*Примітка*. Т. влаштовують переважно в населених пунктах, на штучних спорудах, в тунелях). Цей елемент дороги підвищується над проїзною частиною і має удосконалене покриття. У залежності від інтенсивності руху пішоходів ширина Т. встановлюється від 1,5 до 10 м. По Т. дозволяється рух тільки пішоходів і особам, які прирівнюються до них: ведуть в руках велосипед, їдуть в кріслі колісному, везуть санки, візок або дитячу коляску.

**1267. Тротуа́р** (*за визначенням ПДР*) – елемент дороги, призначений для руху пішоходів, який прилягає до проїзної частини або відокремлений від неї газоном.

**1268. «Туале́т»** – дорожній знак 6.11, котрий інформує про місце розташування туалету біля місць відпочинку, зупинкових майданчиків, зупиночних пунктів автобусів місцевого та міжміського сполучення. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється безпосередньо біля вищезазначених об'єктів.

6.11

*Туалет* (від *фр. toilette*) – приміщення для справляння природних потреб сечовипускання і дефекації. У туалеті може бути розташований унітаз, біде та інші санітарно-технічні пристосування. Сучасні туалети під'єднані до каналізації. Існують також переносні туалетні кабіни і біотуалети.

*Громадський туалет* – туалет у громадських місцях: вулицях, вокзалах, ринках, супермаркетах, стадіонах, театрах, кіно, ресторанах тощо. Зазвичай громадський туалет розподілений на жіночу та чоловічу частини, в останній встановлюються пісуари.

**1269. «Тунéль»** (знáк сéрвісу) – дорожній знак 5.74, який інформує учасників дорожнього руху про те, що на їх шляху є тунель. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Встановлюється перед тунелями, в котрих відсутнє штучне освітлення, а також перед тунелями, в'їзні портали котрих через рельєф місцевості видимі з відстані менше 150 м.

5.74

7.2.1

При в'їзді у тунелі, у котрих відсутнє штучне освітлення, водії повинні включити ближнє (дальнє) світло фар. Під час руху в тунелях водіям забороняється здійснювати зупинку транспортних засобів, розворот, а також обгін з виїздом на смугу зустрічного руху. Якщо при в'їзді в тунель не видно його протилежного кінця, то зі знаком 5.74 «Тунель» може встановлюватися табличка 7.2.1 «Зона дії», котра вказує на довжину небезпечної ділянки.

**1270. «Тунéль»** (попереéджувальний знак) – дорожній знак 1.9, котрий попереджає про наближення до тунелю, позначеного знаком 5.74 «Тунель»; споруди, що не має штучного освітлення, оглядовість в'їзного порталу якої обмежена або на під'їзді до неї звужена проїзна частина. Відноситься до групи попереджувальних знаків.

1.9

Знак 1.9 встановлюється перед тунелями, у яких немає штучного освітлення або якщо на під'їзді до нього звужена проїзна частина, а також перед тунелями, в'їзні портали яких через рельєф місцевості видно з відстані менше 150 м. Якщо при в'їзді у тунель не видно його протилежного кінця, то разом із знаком 1.9 чи 5.74 «Тунель» застосовується табличка 7.2.1 «Зона дії».

5.74

7.2.1

Встановлюється поза населеними пунктами на відстані 150–300 м, у населених пунктах – на відстані 50–100 м до початку небезпечної ділянки. У разі потреби знак встановлюється і на іншій відстані, яка зазначається на табличці 7.1.1 «Відстань до об'єкта».

В'їжджаючи у тунель, який не має освітлення, водій транспортного засобу, відповідно до п. 9.8. «д» Правил, повинен включити ближнє (дальнє) світло фар незалежно від часу доби.

Перед в'їздом у тунель і в самому тунелі можуть бути встановлені знаки обмеження максимальної швидкості руху. В тунелях заборонено здійснювати зупинку, стоянку, розворот та рух заднім ходом.

За призначенням розрізняють тунелі *транспортні* (залізничні, автошляхові, для кількох видів транспорту, метрополітену), *пішохідні*, а також *гідротехнічні*, *комунальні* (для міських мереж водопостачання, каналізації, тепло- і газопостачання) і *спеціального призначення* (у складі підземних споруд ГЕС, гаражів, інших об'єктів).

**1271. «Тупи́к»** – дорожні знаки 5.32.1–5.32.3, котрі позначають ділянку дороги, що не має наскрізного проїзду. Відноситься до групи інформаційно-вказівних знаків. Знак 5.32.1 встановлюється на початку дороги, котра не має

5.32.1

5.32.2

5.32.3

**Рис. 1.** *Дорожні знаки 5.32.1, 5.32.2 та 5.32.3*

наскрізного проїзду, а 5.32.2 та 5.32.3 – перед перехрещенням з зазначеною ділянкою дороги. Рух до об'єктів, розміщених за знаками 5.32.1–5.32.3 не забороняється.

**1272. «Туристи́чна ба́за»** – дорожній знак 6.17, котрий інформує про місце розташування бази для туристів. Відноситься до групи знаків сервісу. Встановлюється біля туристичних баз, пансіонатів. При встановленні знака на іншій відстані безпосередньо на ньому вказується відстань до місця розміщення бази, її назва, адреса, телефон тощо.

6.17

*Туристична база* (скорочено турбаза; пансіонат) – окрема будівля або їх комплекс для розміщення, організації харчування і культурно-побутового обслуговування туристів.

**1273. Турнике́т** (*техн.*) (*фр.* від вертіти, обертати) – 1) обертова хрестовина, яку встановлюють для проходження людей по одному (один за одним); 2) (*мед.*) засіб, яким стискують кровоносні судини тіла для зупинки кровотечі.

**1274. Тя́гові власти́вості автомобі́ля** – характеризують здатність транспортного засобу рухатися з високою швидкістю або долати ділянки доріг з підвищеним опором руху. Залежать від величини сили тяги на ведучих колесах при різних швидкостях руху транспортного засобу. Показниками тягових властивостей автомобіля є такі характеристики, як: 1) максимальна швидкість руху; 2) час розгону до певної швидкості (наприклад, до 100 км/год або 200 км/год); 3) час проходження заданої ділянки з місця (100 м); 4) найбільший ухил, який може подолати автомобіль, та ін.

## У

**1275. Ува́га** (водій) (*психол.*) – зосередженість суб'єкта на якому-небудь об'єкті, спрямованість думки на щонебудь. Наприклад, приділення водієм належної У. стану дороги і врахування цього параметру при обранні безпечної швидкості руху свого транспортного засобу.

**1276. Удоскона́лене покриття́** (*за визначенням ПДР*) – цементобетонне, асфальтобетонне, залізобетонне або армобетонне збірне покриття, бруківки, вимощені брущаткою і мозаїкою, збірне покриття з дрібнорозмірних бетонних плит, із щебеню і гравію, оброблених органічними і в'язкими матеріалами.

**1277. Узага́льнення** – логічний процес переходу від одиничного до загального чи менш загального до більш загального знання, а також продукт розумової діяльності, форма відображення загальних ознак якостей явищ дійсності. Види узагальнень відповідають видам мислення.

Найбільш вивчені узагальнення у формі значень слів. Узагальнення виступають також як засіб розумової діяльності. Найпростіші узагальнення полягають в об'єднанні, групуванні об'єктів на основі окремої, випадкової ознаки (синкретичні об'єднання). Більш складним є комплекс узагальнення, при котрому група об'єктів з різними основами об'єднуються в єдине ціле. Найскладніше таке узагальнення, при котрому чітко диференціюються видові й родові ознаки, об'єкт включається до певної системи понять. Узагальнення здійснюється шляхом абстрагування від специфічних і виявлення загальних ознак (властивостей, відношень тощо), притаманних предметам розглядуваної галузі. Узагальнення застосовуються при утворенні понять, суджень, теорій.

У. має важливе значення при дослідженні причин аварійності та умов концентрації ДТП на певній ділянці дороги, при систематизації навчального матеріалу під час вивчення ПДР та інших предметів навчального плану підготовки кандидатів у водії.

**1278. Узбі́ччя** (*за визначенням ПДР*) – виділений 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 цими Правилами. Узбіччя може використовуватися для зупинки і стоянки транспортних засобів, руху пішоходів, мопедів,

1.15

велосипедів (за відсутності тротуарів, пішохідних, велосипедних доріжок або у разі неможливості пересуватися по них), гужових возів (саней).

У випадку зруйнованої ділянки узбіччя, на котрій тимчасово ведуться дорожні ремонтні роботи, водія попереджається встановленням дорожнього знаку 1.15 «Небезпечне узбіччя».

**1279. Умі́ння** (водія) (*пед.*) – здатність належно виконувати певні дії, заснована на доцільному використанні людиною набутих знань і навичок. Уміння передбачає використання раніше набутого досвіду, певних знань; без останніх немає уміння. Утворення уміння є складним процесом аналітико-синтетичної діяльності кори великих півкуль головного мозку, в ході котрого створюються й закріплюються асоціації між завданням, необхідними для його виконання знаннями та застосуванням знань на практиці. Формування уміння проходить кілька *стадій*: спочатку – ознайомлення з умінням, усвідомлення його смислу; потім – початкове оволодіння ним; нарешті – самостійне й дедалі точніше виконання практичних завдань.

Належне вивчення змісту кожного навчального предмету, виконання вправ і самостійних робіт виробляє у курсантів (студентів, слухачів) уміння застосовувати знання на практиці. Термін У. використовується в освітньому процесі при навчанні кандидатів у водії практичному керуванні транспортного засобу, застосуванні слухачами на заняттях в автошколі знань ПДР при вирішенні тестових завдань тощо.

**1280. Умо́вні рефле́кси** (*мед.*, *психол.*, *пед.*) – 1) поведінка, яку набувають у результаті навчання або у разі дій, які часто повторюються, особливо якщо послідовність їх виконання довго залишається незмінною; 2) рефлекси, котрі утворюються на базі природжених, безумовних рефлексів у людини протягом її індивідуального життя.

Механізм утворення й функціонування умовних рефлексів лежить в основі набуття організмом індивідуального життєвого досвіду. Цей механізм становить важливий елемент багатьох новоутворень, що є продуктом навчання

й виховання людського індивідуума. На базі формування У.р. будується професійна підготовка водіїв як нового досвіду особи (знання ПДР, вміння та навички керування транспортним засобом тощо).

**1281. Упе́вненість** (водія́) – психічний стан людини, коли в неї сумніви зведені до мінімуму або зовсім відсутні; переконаність у чому-небудь, тверда віра в кого-небудь або в що-небудь, спокійне усвідомлення своєї сили, своїх можливостей, рішучість у діях. Упевненість будується на знанні, тісно пов'язана з переконанням, однак переконання має цілком визначену практичну спрямованість і спонукає людину здійснити те, в чому вона впевнена. У. водія у правильному розумінні та використанні норм ПДР на практиці, переконаність у надійному керуванні транспортним засобом лежать в основі безпеки дорожнього руху.

**1282. Уповнова́жені о́ргани Договірни́х Сторі́н** (*для міжнар. автоперевезень*) – державні органи Договірних Сторін, визначені законодавством для виконання його положень у галузі міжнародних автомобільних перевезень.

**1283. Управлі́ння ри́зиком** – такий підхід до зменшення ризику небезпеки, який полягає у порівнянні витрат на заходи та засоби, що забезпечують прийнятний рівень небезпеки, з рівнем зменшення шкоди, який очікується в результаті їх запровадження і виборі оптимального варіанту. У.р. має значення у прогнозуванні виникнення ДТП, а також створення водієм аварійних ситуацій на вуличнодорожній мережі.

**1284. Ураж́аючий фа́ктор** – чинник життєвого середовища, який за певних умов завдає шкоди як людям, так і системам життєзабезпечення людей, призводить до матеріальних збитків. У.ф. може бути автомобіль чи інший транспортний засіб в разі порушень водієм ПДР.

**1285. Ургéнтний стан** (*мед.*) – стан потерпілого / хворого, котрий загрожує життю і потребує проведення невідкладних лікувальних заходів.

**1286. Утóма** (*психол.*) – ослаблення сил від посиленої діяльності, напруження.

**1287. Утóплення** (*мед.*) – порушення діяльності організму або окремих його органів в результаті занурення під воду; вид механічної асфіксії, при котрому відбувається заповнення дихальних шляхів будь-якою рідиною або рідкими масами (перекриття дихальних шляхів прісною чи солоною водою, іншою рідиною – рідким мулом, багном, нафтою, бензином, пивом, патокою тощо), що може спричинити смерть або захворювання потерпілого. Залежно від наповнення легень потерпілого водою розрізняють *два види утоплення – мокре (синій тип) і сухе (білий). При справжньому (мокрому) утопленні* рідина обов'язково потрапляє в легені. Синій тип утоплення спостерігається частіше (75–95 % усіх утоплень). *Білий тип утоплення* буває у тих, хто не намагається боротися за своє життя і швидко йде до дна. Це часто спостерігається під час катастроф, коли людина занурюється у воду в стані панічного страху. При контакті з холодною водою і подразнення носоглотки та гортані настає раптова зупинка дихання і серця. При рефлекторному звуженні голосової щілини вода не потрапляє в легені і людина гине від механічної асфіксії (сухе утоплення складає 5–20 % усіх утоплень). У. може трапитися у випадку ДТП, котра трапилася поблизу водойм (річки, озера тощо), коли внаслідок перекидання / занесення чи падіння транспортного засобу з висоти моста водій чи пасажири виявляються у воді.

**1288. Учáсник дорóжнього рýху** (*за визначенням ПДР*) – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному.

**1289. Учáсники дорóжнього рýху** – особи, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, в тому числі які ведуть велосипеди, везуть санки, тягнуть візок або дитячу коляску, водії будь-яких транспортних засобів, включаючи гужових повозок (саней), пасажирів, погоничів тварин, велосипедистів, а також осіб, які рухаються в кріслі колісному.

У.д.р. зобов'язані діяти у відповідності з ПДР і затвердженими на їх основі інструкціями та іншими нормативними актами таким чином, щоб не створювати перешкод для руху, не піддавати небезпеці людей, на причиняти майнової шкоди державним або громадським організаціям і окремим громадянам.

У.д.р. зобов'язані виконувати вимоги працівників патрульної поліції та інших осіб, котрі уповноважені регулювати рух, що стосуються (вимоги – *уточнено нами*) порядку руху. Особа, яка створила перешкоду для руху, зобов'язана негайно вжити заходів для її усунення або попередити про неї інших учасників руху. Особи, які порушили ПДР, несуть відповідальність у відповідності з діючим законодавством.

**1290. Уя́ва водія́** (*психол.*) – психічний процес, що полягає у створенні людиною нових образів, думок на основі її попереднього досвіду. Уява тісно пов'язана з абстрагуючою діяльністю мислення. *Уяву класифікують* за ступенем умисності (довільна й мимовільна), активності (відтворююча й творча), узагальнення образів (абстрактна й конкретна) та за змістом і видами професійної діяльності. Особливим видом уяви є *мрія*, що полягає у створенні образів бажаного майбутнього. Розвиток уяви – необхідний фактор підготовки кандидатів у водії до здійснення професійної діяльності.

**1291. Уя́влення** (водія́) (*психол.*) – збережений і відтворений у свідомості чуттєво-наочний образ раніше сприйнятих предметів чи явищ дійсності.

В основі уявлення водія лежить актуалізація мнемічних (минулих) слідів у мозку людини, минулий досвід, попередні сприйняття й відчуття. У. тісно пов'язане з мовленням. Розрізняють *уявлення пам'яті* й *уявлення фантазії*. Уявлення виконує пізнавальну й регулятивну функції; має зв'язок з минулою, теперішньою й майбутньою діяльністю людини. Виняткове значення має розвиток уявлення у процесі підготовки кандидатів у водії (у процесі професійного навчання й виховання).

## Ф

**1292. Факти́чна ма́са** (*за визначенням ПДР*) – маса спорядженого транспортного засобу, яка визначена його технічною характеристикою, з водієм та вантажем.

**1293. Факти́чна ма́са автопо́їзда** (*за визначенням ПДР*) – сума фактичної маси кожного транспортного засобу, що входить до складу автопоїзда.

**1294. Фала́нги** (*мед.*) (*грец*. стовбур, суглоб пальця) – 1) те саме, що й сольпуги; 2) трубчасті кістки, що утворюють скелет пальців людини. Ф. пальців мають важливе значення для безпосереднього керування транспортним засобом (використання різних способів охоплення керма та порядок його обертання для забезпечення руху автомобіля в потрібному напрямку, включення необхідної передачі завдяки переключенню важеля коробки передач, користування стоянковим гальмом, важелями переключення світла фар, склоочисників, педалями зчеплення, гальма та газу тощо). Відсутність пальців чи фаланг, а також нерухомість у міжфалангових суглобах є одним із протипоказань щодо керування транспортним засобом у відповідності з вимогами МОЗ України.

**1295. Фанто́м** (*техн.*) (*фр*. *fantôme* < *лат*. *phantasma* < *др.-гр. φάντασμα* «явище; примара») – 1) привид, примара, ілюзія; образ когось або чогось: душа людини, істота, предмет; зазвичай, з минулого. Прикладами можуть служити «поїзди чи кораблі-примари», зокрема, «Летючий голландець»; 2) модель об’єкту, людського або тваринного тіла (чи його частини) натурального розміру, що служить наочним приладдям у навчальному закладі, є експонатом у музеї тощо. Наприклад, фантомні болі (біль в неіснуючій, тобто в ампутованій, кінцівці).

На практиці з метою посилення боротьби з таким негативним явищем як перевищення встановлених швидкісних режимів (перш за все в населених пунктах) в Україні з січня 2022 року розпочали патрулювання та здійснення автоматичного контролю за станом БДР на дорогах поліцейські автомобілі-«фантоми» НПУ без номерних та

розпізнавальних знаків – пересувні комплекси фіксації швидкості автомобілів під час руху, котрі можуть фіксувати рухомі цілі-автопорушники швидкісного режиму. «Фантомами» називають спеціальні автомобілі патрульної поліції, які не мають розпізнавальних знаків та зовнішньо не відрізняються від звичайних транспортних засобів на дорозі. Поліцейські автомобілі-«фантоми» введено як засоби автоматичної фіксації правопорушень.

**1296. Фе́льдшерські, фе́льдшерсько-акуше́рські пу́нкти, сільські́ лі́карські амбулато́рії та дільни́чні лікарні** – амбулаторно-поліклінічні заклади, що надають первинну медико-соціальну допомогу, організовуються у сільських населених пунктах, об'єктах будівництва за межами населених пунктів і підпорядковані міським або районним лікарням. Можуть позначатися дорожнім знаком 6.1 «Пункт першої медичної допомоги».

6.1

**1297. Фізи́чна осо́ба** – людина як суб'єкт цивільних прав і обов'язків.

**1298. Фізи́чний ро́звиток** (водія́) – сукупність морфологічних і функціональних ознак, що показують формування організму у процесі його розвитку. Професія водія встановлює певні вимоги щодо Ф.р. кандидата у водії: вік, з котрого дозволяється проводити навчання чи безпосереднє керування транспортним засобом на вуличнодорожній мережі, відповідність встановленим психофізіологічним параметрам (заборонено керувати при різкому відставанні у розумовому чи фізичному розвитку, наявності інших визначених захворювань чи вад здоров'я тощо). Питання про допуск осіб з вираженими формами пограничної розумової відсталості, затримками розумового розвитку вирішуються в індивідуальному порядку. Вимоги щодо стану здоров'я та фізичного розвитку кандидатів у водії встановлюється МОЗ України.

Вимоги щодо стану здоров'я та фізичного розвитку кандидатів у водії встановлюється МОЗ України.

**1299. Фізіоло́гія** (*грец. phýsis* – природа і *logos* з *грец. λόγος* – вчення) – наука про життєві процеси (життєдіяльність)

організму, функціонування окремих тканин, органів та систем в цілому всього тіла; вивчає зміни, які відбуваються в організмі при хворобливих процесах, в окремих системах, органах і тканинах людини, регуляцію його фізіологічних функцій. Фізіологічні основи професії водія відіграють важливу роль у забезпеченні надійності водія як елемента забезпечення системи безпеки дорожнього руху.

**1300. Флегма́тик** (*психол.*) (*грец. φλέγμα* – слиз) – 1) людина з сильним, врівноваженим, але інертним типом вищої нервової діяльності, для котрої характерні спокійність, незворушливість, відсутність поспішності, холоднокровність; 2) один з чотирьох основних типів темпераменту (поряд з меланхоліком, сангвініком, холериком), фізіологічною основою котрого є сильний, урівноважений, інертний тип нервової системи. При неправильному вихованні особливості флегматичного темпераменту можуть зумовити пасивність, млявість, байдужість. Тип темпераменту (швидкість реакції водія тощо) може впливати на особливості керування транспортним засобом та забезпечення безпеки дорожнього руху.

**1301. Фо́бія** (уча́сника доро́жнього ру́ху) (*давньогрец. φόβος* – страх) – 1) нав'язливий, непереборний стан страху при деяких психічних захворюваннях, іноді при перевтомі, після психічного зворушення; 2) неприязнь, нетерпимість, ненависть до кого-небудь, чого-небудь; нетерпимість, острах до чогось. Фобії, як і інші нав'язливі стани, виникають всупереч волі хворого, він розуміє їх невмотивованість, навіть безглуздість, але подолати не може. У дітей фобії спостерігаються частіше, ніж у дорослих, і виражаються у формі побоювання дрібних тварин або гострих предметів, води, страху смерті тощо. Приводом для фобії можуть служити різні залякування дітей, конфлікти в школі чи родині.

Часто Ф. є характерним станом для кандидатів у водії на перших заняттях з практичного керування транспортним засобом, у слухачів автошколи, коли вони перебувають за кермом навчального автомобіля, при виїзді на проїзну частину дороги реальної вулично-дорожньої мережі тощо. Деколи Ф. виникають у окремих пішоходів при переході

дороги з інтенсивним рухом. Наявність Ф. у слухача автошколи потребує додаткової мотивації щодо забезпечення безпеки дорожнього руху при керуванні транспортними засобами, індивідуальних освітніх / психологічних заходів щодо її профілактики як з боку інструктора з водіння, так і відповідного психологічного самонастроювання особи на конструктивну пізнавальну чи практичну діяльність.

**1302. Фон доро́жніх зна́ків** – тло дорожніх знаків, на якому наносять символи, написи, умовні зображення учасників дорожнього руху тощо. Правилами дорожнього руху в оформленні дорожніх знаків передбачено білий, синій, жовтий, зелений, червоний та коричневий фони.

**1303. Фрустра́ція** (*психол.*) (*лат. frustratio* – омана, невдача, марне сподівання) – 1) психоемоційний стан, що характеризується дезорганізацією свідомості та діяльності людини, котрий спричинений об'єктивно нездоланними, пережитими або передбачуваними перешкодами на шляху до бажаної мети чи задоволення своїх потреб, які загрожують гідності, престижу або життю; 2) особа в стані безнадійності, втрати перспективи; 3) внутрішній конфлікт особистості між її спрямованістю й об'єктивними можливостями, з якими особистість не згодна. Стан фрустрації спричинює *типові стенічні або астенічні реакції* – агресію, спрямовану: а) на подолання реальної причини перешкоди; б) на себе; в) на уявного «винуватця»; г) переоцінку бажань, цілей; д) депресивні переживання; е) загальний «регрес» поведінки тощо. Ф. є характерним станом для осіб (учасників дорожнього руху), які потрапили в ДТП чи в іншу аварійну ситуацію.

**1304. Функціона́льна довгові́чність розмі́тки** – термін, протягом якого розмітка зберігає свої основні технічні показники згідно з вимогами цього стандарту та ДСТУ 3587-97.

**1305. Функціона́льний стан (психофізіологі́чний) водія́** – стан працюючої людини (водія). Основні види функціональних станів: стан оперативного спокою, адекватної мобілізації, динамічної неузгодженості, стан загальмованості, пильнування, напруженості, втоми тощо.

# Х

**1306. Хаба́р** (*юрид.*) – підношення у вигляді грошей, цінних речей посадовій особі (поліцейському) за певні послуги, послаблення (уникнення притягнення до відповідальності), надання пільг тощо.

**1307. Харчова́ токсикоінфе́кція** (*мед.*) – гостре нетривале захворювання, спричинене умовно-патогенними бактеріями, здатними виробляти токсини поза організмом людини (у продуктах харчування); характеризується симптомами ураження верхніх відділів травного тракту (гастрит, гастроентерит) і порушеннями водно-сольового обміну. Х.т. може трапилися з автотуристами при придбанні ними продуктів харчування, котрі реалізуються в умовах вуличної торгівлі без дотримання вимог санітарії (за спекотної погоди, на придорожніх ринках тощо).

**1308. Хво́рий на наркома́нію (наркома́н)** (*мед.*) – особа, якій у відповідному порядку медичною установою встановлено діагноз «наркоманія». Заборонено водіям керувати транспортним засобом під впливом наркотичних чи токсичних реочивн.

**1309. Хлорамі́н Б** (*мед.*) (*лат. chloraminum B*) – білий чи злегка жовтуватий кристалічний порошок з характерним запахом хлору, легко розчинний у воді, чинить антисептичну та дезодоруючу дію. Для промивання гнильних ран застосовують 1–2 % розчин, для дезінфекції рук, рукавичок та інструментів – 0,25–0,5% розчин. Зберігати розчин потрібно в темному посуді. При зберіганні препарат у розчині через кілька днів розкладається і втрачає свої антисептичні властивості.

**1310. Хлорети́л** (*мед.*) (*грец. χλωρός* – зелений та етил) – лікарський препарат. Застосовують для місцевого знеболювання і при недовгочасному наркозі.

**1311. Холе́ра** (*мед.*) (*грец.*) – 1) гостроінфекційне епідемічне шлункове захворювання, що супроводжується судомами (корчами), проносом, блюванням; збудник – холерний вібріон; хвороба, зараза; 2) уживається як лайливе

слово. Гостру кишкову антропонозну інфекцію спричинює холерний вібріон; хвороба належить до групи небезпечних карантинних інфекцій, котрі протікають з важкою інтоксикацією (характеризується розвитком гастроентериту). Стан організму при цьому захворюванні супроводжується зневодненням, порушенням електролітного й кислотно-лужного балансу. На Х. можуть захворіти водій, пасажири та інші учасники дорожнього руху при недотриманні санітарно-гігієнічних умов у процесі вживання їжі.

**1312. Холе́рик** (*психол.*) (*грец. χολή* – «жовч» і *грец. ροή* – «текти», «витікати»; *грец. χολέρα*, англ. *cholera*) – 1) один з чотирьох основних типів темпераменту (поряд з меланхоліком, сангвініком, флегматиком); 2) людина, для якої характерні енергія, рухливість, поривчастість, бурхлива реакція, здатність віддаватися справі з пристрасністю, але й різка зміна настрою, схильність до емоційних «вибухів», нестриманість. При правильному педагогічному впливі особливості холеричного характеру можуть стати основою цінних якостей особистості. Разом з тим неправильне виховання може зробити з холериком людину нестриману, різку, нетерпиму до будь-якого критичного зауваження. Особливості водія з темпераментом Х. можуть впливати на стиль керування транспортного засобу, при недотриманні ПДР можуть негативно впливати на виникнення аварійних ситуацій, культуру взаємодії з іншими учасниками дорожнього руху.

**1313. Холоднокро́вність** (водія́) (*психол.*) – стан, який виявляється в спокої водія, його самовладанні, витримці під час керування транспортним засобом за будь-яких обставин. При дотриманні водієм ПДР позитивно впливає на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Водій ТЗ постійно одержує значний обсяг інформації про динамічну зміну дорожніх умов під час руху, має оперативно і правильно на них реагувати. Тому такі належно сформовані якості як самовладання і витримка (холоднокровність) є важливою фаховою характеристикою досвідченого водія щодо безаварійного керування ТЗ у складних дорожніх умовах та одним із чинників забезпечення БДР.

**1314. Хроні́чний** (*мед.*) (*грец. chronikos* – тривалий) – довготривалий; той, що повільно розвивається (патологічний процес). Деякі хвороби, які мають хронічний характер і призводять до поступового погіршення стану здоров'я водія, вимагають постійного контролю з боку лікарів під час проходження водієм медичних комісій. Наприклад, хронічні захворювання оболонок ока, що супроводжуються значним порушенням функції зору, хронічне, що не піддається консервативному лікуванню, запалення слізного мішка, свищ слізного мішка, а також стійка сльозотеча, що не піддається лікуванню, хронічне однобічне чи двобічне гнійне запалення середнього вуха, ускладнене холестеатомою, грануляціями чи поліпом (епітимпаніт), хронічні захворювання легенів і плеври, в тому числі і туберкульозної етіології, хронічні психічні захворювання і стани, що прирівнюються до них і потребують обов'язкового диспансерного динамічного спостереження, хронічні рецидивні захворювання периферичної нервової системи і залишкові явища перенесених захворювань і травм великих нервових стовбурів зі стійким порушенням рухів, чутливості й трофіки можуть слугувати підставами для недопущення кандидата у водії до курсової підготовки за цією професією.

## Ц

**1315. Центра́льна міська́ лика́рня** – лікувально-профілактичний заклад, на який покладено функції органу управління охорони здоров'я міста. Потерпілі в ДТП можуть звернутися в Ц.м.л. за отриманням необхідного обсягу медичної допомоги.

**1316. Центра́льна нервова́ систе́ма** – основна частина нервової системи людини, що складається з нервових клітин (нейронів), котрі з'єднані за допомогою своїх відростків; включає головний і спинний мозок. Різні частини центральної нервової системи виконують різні види складної нервової діяльності і є основним регулятором цієї

діяльності. У процесі розвитку дитини центральна нервова система закономірно формується.

**1317. Центра́льна райо́нна лі́карня** – лікувально-профілактичний заклад, на який покладено функції органу управління охорони здоров'я району. Потерпілі в ДТП можуть звернутися в Ц.р.л. за отриманням необхідного обсягу медичної допомоги.

6.2

**1318. Цивільна відповіда́льність** (водія́) (*юрид.*) – відповідальність громадянина за порушення обов'язків по цивільним правовідносинам.

Найбільш розповсюджені форми Ц.в. – відшкодування шкоди і оплата штрафу. На особу, по вині котрої відбулася дорожньо-транспортна пригода, незалежно від заходів дисциплінарної, адміністративної або кримінальної відповідальності, покладається відшкодування суми причиненої матеріальної шкоди.

Відшкодування шкоди передбачається у всіх випадках, крім тих, коли власник транспортного засобу може довести явну вину самого потерпілого в дорожньо-транспортній пригоді. Однак в кожному конкретному випадку це доказування повинно бути розглянуто судовими органами.

Вартість шкоди, яку причинено потерпілому транспортним засобом державних чи громадських організацій, відшкодовується цими організаціями, котрі, в свою чергу, можуть стягувати частину або повну вартість шкоди з водія-порушника.

Якщо збитки наносяться транспортним засобом, котрий належить індивідуальному власнику, то шкода відшкодовується власником, за винятком випадків, коли дорожньо-транспортна пригода вчинена особою, котра викрала автомобіль (мотоцикл), або особою, яка керувала цим транспортним засобом по свідоцтву про реєстрацію транспортного засобу іншої особи.

У тих випадках, коли водій не притягувався до кримінальної відповідальності, з порушника стягується сума не більше однієї третини його місячної тарифної ставки. Якщо ж причинений збиток перевищує 1/3 місячної ставки водія, то можливість відшкодування збитку повинна бути

розглянута в місцевому суді протягом дванадцяти місяців з дня дорожньо-транспортної пригоди.

**1319. Ціано́з** (*мед.*) (від *грец. κυανός* – синій і *νόσος* – хвороба) – синювате забарвлення шкіри й слизових оболонок внаслідок зменшення в крові кількості кисню. Може виникати при деяких захворюваннях серця, легень, при отруєнні тощо. Інша назва – синюха.

**1320. Ці́нний вантáж** (за визначенням постанови КМУ «Про затвердження Умов охорони небезпечних і цінних вантажів під час їх перевезення автомобільним транспортом та переліку таких вантажів» від 30 січня 2013 року № 55) – дорогоцінні метали та дорогоцінне каміння, гроші, цінні папери, культурні цінності, вартість яких перевищує 100 мінімальних заробітних плат.

**1321. Цукро́вий діабе́т (цукро́ве сечови́снаження, цукро́ва хворо́ба)** (*мед.*) – хронічне ендокринне захворювання, що характеризується порушенням усіх видів обміну речовин і насамперед вуглеводного. Для цукрового діабету характерна наявність хронічної гіперглікемії (підвищення рівня глюкози в крові) й глюкозурії (наявність глюкози в сечі), зумовлених інсуліновою недостатністю. Цукровий діабет – захворювання, при котрому цукор не засвоюється організмом і виводиться з сечею. Особи з цим захворюванням за рішенням лікаря-ендокринолога можуть бути визнаними непридатними до керування транспортним засобом.

## Ч

**1322. «Час дії»** – дорожні таблички 7.4.1–7.4.7, які вказують час доби або дні тижня, протягом котрих діє знак. Відносяться до групи табличок до дорожніх знаків.

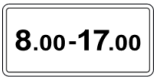
7.4.1

7.4.2

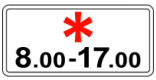
Таблички 7.4.1, 7.4.2 та 7.4.3 застосовуються для позначення відповідно суботніх, недільних та святкових днів або робочих чи окремих днів тижня, протягом котрих діє знак; 7.4.4–7.4.7 застосовуються для зазначення часу доби для всіх чи окремих днів, в тому числі суботніх, недільних та святкових днів, робочих днів, протягом котрих діє знак.

Таблички 7.4.1–7.4.7 розміщуються безпосередньо під знаками, до котрих вони відносяться: заборонними – 3.1 «Рух заборонено», 3.2 «Рух механічних транспортних засобів заборонено», 3.3 «Рух вантажних автомобілів заборонено», 3.4 «Рух з причепом заборонено», 3.5 «Рух тракторів заборонено», 3.6 «Рух мотоциклів заборонено», 3.8 «Рух на велосипедах заборонено», 3.11 «Рух гужових возів (саней) заборонено», 3.22 «Поворот праворуч заборонено», 3.23 «Поворот ліворуч заборонено», 3.24 «Розворот заборонено», 3.33 «Подачу звукового сигналу заборонено», 3.34 «Зупинку заборонено», 3.35 «Стоянку заборонено», 3.36 «Стоянку заборонено в непарні числа місяця», 3.37 «Стоянку заборонено в парні числа місяця»; наказовими – 4.1 «Рух прямо», 4.2 «Рух праворуч», 4.3 «Рух ліворуч», 4.4 «Рух прямо або праворуч», 4.5 «Рух прямо або ліворуч», 4.6 «Рух праворуч або ліворуч»; інформаційно-вказівними – 5.29 «Місце для розвороту», 5.30 «Зона для розвороту», 5.42.1–5.42.3 «Місце для стоянки»; сервісу – 6.1 «Пункт першої медичної допомоги», 6.2 «Лікарня», 6.8 «Телефон».

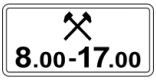
7.4.3



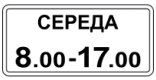
7.4.4



7.4.5



7.4.6



7.4.7

**1323. Частота́ дихальних рухів (ЧДР)** (*мед.*) – при догляді за потерпілими (хворими із захворюваннями органів дихання) необхідно стежити за частотою, глибиною та ритмом дихання. У нормі дихання у людини беззвучне й непомітне для навколишніх осіб. Людина зазвичай дихає через ніс із закритим ротом. У дорослої людини в спокої частота дихальних рухів становить 16–20 за хвилину, причому вдих у 2 рази коротший за видих. Дихання характеризується частотою, ритмом, глибиною і періодичністю.

Визначення числа дихальних рухів (ЧДР) проводиться шляхом підрахунку рухів грудної або черевної стінки протягом 1 хвилини. Підрахунок дихальних екскурсій проводять непомітно для потерпілого (хворого), тримаючи його за руку, як для підрахунку пульсу (поклавши руку на грудну клітку). Отримані результати щодня заносять до температурного листка синім олівцем у виді графіка частоти дихання.

*Частота дихання* залежить від віку, статі, положення. У дорослої людини в спокої вона становить

16–20 дихальних рухів у хвилину. У жінок ЧДР трохи більша, ніж у чоловіків. У немовлят число дихальних рухів досягає 40–45 у хвилину, з віком воно зменшується й до 20 років досягає частоти дорослої людини. У положенні стоячи частота дихання більше (18–20), ніж у положенні лежачи (12–14). У спортсменів дихання становить 8–10 дихальних рухів за хвилину.

Зміна дихання по частоті буває у виді частішання (тахипное) або сповільнення (брадипное).

*Тахипное* – часте дихання, обумовлене дисфункцією дихального центру. У фізіологічних умовах (хвилювання, фізичне навантаження, прийом їжі) тахипное короткочасне й швидко проходить після припинення провокуючого фактора.

*Брадипное* – зменшення частоти дихання, обумовлене зниженням збудливості дихального центра. Фізіологічне брадипное може спостерігатися під час сну, гіпнозу.

*Ритм дихання.* Дихання здорової людини ритмічне, з однаковою глибиною, тривалістю й чергуванням фаз вдиху й видиху. При ураженні центральної нервової системи дихання стає аритмічним: окремі дихальні рухи різної глибини відбуваються то частіше, то рідше.

Іноді при аритмічному диханні через певну кількість дихальних рухів з'являється подовжена пауза або короткочасна затримка дихання (*апное* – відсутність дихання). Таке дихання називається періодичним. До нього відносяться наступні патологічні типи дихання: 1) дихання Чейн-Стокса; 2) хвилеподібне дихання Грокка й 3) дихання Біота.

*Глибина дихання.* Глибина дихання людини визначається за обсягом вдихуваного й видихуваного повітря у спокійному стані. У здорової людини у фізіологічних умовах обсяг дихального повітря становить 500 мл. Залежно від зміни глибини дихальних рухів розрізняють поверхневе і глибоке дихання.

*Поверхневе дихання – гіпопное* (значне зменшення потоку повітря під час сну (не повне припинення), яке спричиняє падіння насичення крові киснем, що призводить

до збудження) спостерігається при патологічному частішанні дихання за рахунок укорочення обох фаз дихання (вдиху й видиху).

*Глибоке дихання – гіперпное* (збільшення глибини та частоти дихальних рухів, при якому організм споживає більше кисню та виділяє більше вуглекислого газу, що відповідає підвищеним метаболічним потребам, наприклад, під час фізичних навантажень. Це не самостійна хвороба, а компенсаторна реакція, що часто виникає при навантаженнях, гарячці або ацидозі). Частіше сполучається з патологічно рідким диханням. Наприклад, «*велике дихання Куссмауля*» або «повітряний голод» – рідке, глибоке, гучне дихання, обумовлене розвитком метаболічного ацидозу з наступним подразненням дихального центра продуктами окислення; спостерігається у хворих діабетичною, уремічною й печінковою комою.

**1324. Частота́ серце́вих скоро́чень** (ЧСС) (*мед.*) – найбільш легко досліджуваний показник функціонального стану серцево-судинної системи, тобто кількість скорочень серця за 1 хв. Для визначення ЧСС пальці руки накладають на зазначені точки тіла так, щоб ступінь контакту дозволяла пальцях відчувати пульсацію артерії.

**1325. Черво́ні лі́нії (ву́лиць)** (*геодез.*) – визначені в містобудівній документації щодо пунктів геодезичної мережі межі існуючих та запроектованих вулиць, доріг, майданів, які розділяють території забудови та території іншого призначення.

**1326. Черевни́й тиф** (*мед.*) – гостра інфекційна хвороба із групи кишкових інфекцій, характеризується бактеріємією (наявністю збудника в крові), ураженням лімфатичного апарату тонкої кишки.

Проявляється лихоманкою, інтоксикацією і ураженням ряду систем організму. Ч.т. можуть захворіти автотуристи при недотриманні санітарно-гігієнічних умов під час приготування та вживання їжі, користуванні природними джерелами води, купанні в озерах тощо.

## Ш

**1327. Шви́дкість заря́дки електромобі́ля** (*ел.*) – швидкість, з якою електромобіль може заряджатися, вимірюється в кіловатах. Заряджання змінним струмом (рівень 1 і рівень 2) працює приблизно від 1,0 до 19,2 кВт – залежно від того, який рівень потужності може прийняти вбудована електроніка автомобіля та що може забезпечити обладнання електростанції для заряджання.

Швидкість швидкої зарядки постійним струмом варіюється ще більше: від уже застарілого стандарту в 24 кВт до найшвидшого (запропонованого для легкових автомобілів), який досягає 350 кВт. Фактична швидкість заряджання електромобіля завжди залежить від залишку енергії акумулятора, температури акумулятора та інших факторів.

Водій електромобіля повинен знати, яку швидкість руху може набувати його електромобіль, співставити (врахувати) її з відстанню до відповідного місця розміщення зарядної електростанції за допомогою навігаційної системи автомобіля, якщо це можливо (або різних програм мобільного телефону, наприклад, Google-карти) для планування доцільного маршруту й запобігання передчасної зупинки поза місцем розташування зарядної станції.

**Фото 1.** *Швидкість заряджання автомобіля залежить від можливостей як транспортного засобу, так і від потужностей обладнання електрозаправної станції*

**1328. Шви́дкість ру́ху** – швидкість переміщення транспортного засобу, котра регламентована Правилами дорожнього руху.

У населених пунктах дозволена Ш.р. транспортних засобів встановлена ПДР не більше 50 км/год.

Поза населеними пунктами: транспортним засобам, в тому числі автобусам (за винятком мікроавтобусів) – не більше 90 км/год; автобусам (мікроавтобусам), що здійснюють перевезення організованих груп дітей, легковим автомобілям з причепом і мотоциклам – не більше 80 км/год; транспортним, якими керують водії зі стажем до двох років, – не більше 70 км/год; вантажним автомобілям, що перевозять людей у кузові, та мопедам – не більше 60 км/год. Автокранам, самохідним машинам і механізмам в населених пунктах та поза ними дозволена Ш.р. не більше 50 км/год.

При буксируванні транспортного засобу на гнучкому чи жорсткому зчепленні Ш.р. допускається до 50 км/год.

У допустимих межах водій обирає Ш.р. в залежності від інтенсивності руху, дорожніх умов, ширини і стану проїзної частини дороги, видимості її в напрямку руху, атмосферних умов, рельєфу місцевості, технічного стану транспортного засобу, стану вантажу, що перевозиться, або зручності пасажирів і від інших факторів.

Обрана Ш.р. повинна бути такою, щоб водій мав змогу виконати необхідні дії з керування транспортним засобом, вжити заходи до зниження швидкості або зупинки перед будь-якою перешкодою, котру водій повинен і міг передбачити. Необхідно мати на увазі, що зі збільшенням Ш.р. зменшується кут зору водія, що наведено нижче (див. табл. 1):

Таблиця 1

**Залежність кута зору водія від швидкості руху транспортного засобу**

| **Параметри** | **Значення** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Швидкість руху, км/год | 20 | 40 | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 | 160 |
| Кут зору, рад. | 70 | 55 | 43 | 30 | 20 | 12 | 7 | 5 |

Час фіксації зором окремих предметів і можливість їх чіткого розпізнавання зі збільшенням швидкості автомобіля зменшується. На транспортних засобах, котрі здійснюють перевезення важковагових і негабаритних вантажів, Ш.р. котрих визначається патрульною поліцією, встановлюється розпізнавальний знак обмеження швидкості.

Такі знаки встановлюються зліва ззаду і на автомобілях, котрими керують водії зі стажем водіння до двох років, а також у випадках, коли максимальна Ш.р. транспортного засобу (у тому числі транспортного засобу з причепом) за технічною характеристикою є нижчою за визначну Правилами дорожнього руху величину.

Рішення власників дороги або органів, яким передано право утримання таких доріг за погодженням з поліцією верхня межа швидкості може бути підвищена на ділянках доріг, де умови забезпечують безпеку руху з високими швидкостями. На цих ділянках доріг встановлюються відповідні дорожні знаки. Таке підвищення верхньої межі не розповсюджується на транспортні засоби, на котрих встановлено розпізнавальний знак обмеження швидкості.

Водій не має права перевищувати максимальну швидкість, котра визначена технічною характеристикою даного транспортного засобу, або швидкість, вказану на розпізнавальному знаку. Водію забороняється також перешкоджати нормальному руху інших транспортних засобів, рухаючись без потреби з дуже малою швидкістю, різко гальмувати, якщо це не вимагається для забезпечення безпеки дорожнього руху (без цього неможливо запобігти ДТП).

Для планування перевезень вантажів і пасажирів, крім максимальної Ш.р. транспортного засобу, важливо знати і середню Ш.р. на всьому маршруті. Для великих міст країни середня Ш.р. легкових автомобілів складає в середньому 25–28 км/год, а вантажних – 23–25 км/год. При русі дорогами поза населених пунктів середня Ш.р. збільшується і може складати 60–70 % від максимально можливої.

Додаткові обмеження дозволеної швидкості руху можуть вводитися тимчасово і постійно. При цьому разом із знаками обмеження швидкості руху 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» та/або 3.31 «Зона обмеження максимальної

швидкості» обов'язково додатково встановлюються відповідні дорожні знаки, які попереджають про характер небезпеки та/або наближення до відповідного об'єкта.

У разі коли дорожні знаки обмеження швидкості руху 3.29 та/або 3.31 встановлені з порушенням визначених цими Правилами вимог щодо їх введення чи з порушенням вимог національних стандартів або залишені після усунення обставин, за яких їх було встановлено, водій не може бути притягнений до відповідальності згідно із законодавством за перевищення встановлених обмежень швидкості руху.

Обмеження дозволеної швидкості руху (дорожні знаки 3.29 та/або 3.31 на жовтому фоні) вводяться тимчасово виключно: а) у місцях виконання дорожніх робіт; б) у місцях проведення масових або спеціальних заходів; в) у випадках, пов'язаних із стихійними (погодними) явищами.

Обмеження дозволеної швидкості руху вводяться постійно виключно: а) на небезпечних ділянках доріг та вулиць (небезпечні повороти, ділянки з обмеженою видимістю, місця звуження дороги тощо); б) у місцях розміщення наземних нерегульованих пішохідних переходів; в) у місцях розташування стаціонарних постів Національної поліції; г) на ділянках доріг (вулиць), прилеглих до території дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів, дитячих оздоровчих таборів.

**1329. Ши́на** – гумовотканевий обруч, зміцнений на ободі колеса автомобіля. Ш. пом'якшує і поглинає удари, поштовхи від нерівностей дороги під час руху, а також забезпечує достатній коефіцієнт зчеплення коліс з дорожнім покриттям. Це забезпечується еластичністю шини й пружністю повітря, яким її наповнено.

Розпізнавальний знак «Шиповані шини»

З метою забезпечення безпечної експлуатації транспортних засобів Ш. повинні відповідати вимогам діючого стандарту ДСТУ 3649-2010 «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання».

Експлуатація транспортного засобу забороняється, якщо: а) Ш. легкових автомобілів та вантажних автомобілів

з дозволеною максимальною масою до 3,5 т мають залишкову висоту малюнка протектора менше 1,6 мм, вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т – 1,0 мм, автобусів – 2,0 мм, мотоциклів і мопедів – 0,8 мм. Для причепів установлюються норми залишкової висоти малюнка протектора Ш., аналогічні нормам для Ш. автомобілів-тягачів; б) Ш. мають місцеві пошкодження (порізи, розриви тощо), що оголюють корд, а також розшарування каркаса, відшарування протектора і боковини; в) Ш. за розміром або допустимим навантаженням не відповідають моделі транспортного засобу; г) на одну вісь транспортного засобу встановлено діагональні Ш. разом з радіальними, ошиповані і неошиповані, морозостійкі і неморозостійкі, Ш. різних розмірів чи конструкцій, а також Ш. різних моделей з різними малюнками протектора для легкових автомобілів, різними типами малюнків протектора – для вантажних автомобілів; ґ) на передню вісь транспортного засобу встановлено радіальні Ш., а на іншу (інші) – діагональні; д) на передній осі автобуса, який виконує міжміські перевезення, встановлено Ш. з відновленим протектором, а на інших осях – Ш., відновлені за другим класом ремонту; е) на передній осі легкових автомобілів і автобусів (крім автобусів, які виконують міжміські перевезення) встановлено Ш., відновлені за другим класом ремонту; є) відсутній болт (гайка) кріплення або є тріщини диска і ободів коліс.

*Примітка*. У разі постійної експлуатації транспортного засобу на дорогах, на яких проїзна частина слизька, рекомендується використовувати шини, що відповідають стану проїзної частини.

У відповідно до вимог «Правил експлуатації автомобільних Ш.» до першої групи ремонту відноситься ремонт покришок і безкамерних Ш. з відновленим протектором, котрий не має при надходженні в ремонт наскрізних пошкоджень каркасу (за винятком проколів). До другої групи відносять ремонт покришок і безкамерних Ш. з відновленим протектором, котрі мають наскрізні пошкодження каркасу.

**1330. «Шиномонта́ж»** – дорожній знак 6.23, котрий згідно ДСТУ 4100:2014 включено до групи знаків сервісу.

*Шиномонтажем називають* спеціальний вид робіт, спрямованих на зняття шини з диску автомобіля для наступного ремонту або заміни.

6.23

Водіям виконати таку процедуру можна як самостійно, так і звернутися до послуг спеціальних сервісів (СТО). Такі організації є більш універсальними і здійснюють ряд комплексних робіт: 1) зняття шини з диска; 2) миття коліс (є комплексною послугою, оскільки брудна деталь погано піддається іншим видам робіт (балансування тощо); 3) основний вид ремонту (вулканізація камери, заклеювання в шині отворів або їх заміна на нові); 4) заміна безкамерної шини; 5) балансування колеса тощо.

Балансування є необхідною та затребуваною процедурою, котра дозволяє правильно розподілити навантаження на колесо та підшипники ступиці при русі автомобіля. Виконується на спеціальних станках.

Ремонт шин є комплексом дій, спрямованих на усунення різних видів пошкоджень (порізів, проколів тощо).

Вулканізація – це спосіб усунення різних видів отворів, котрі утворилися в шині внаслідок порізу або розриву. Тут застосовується спеціальна речовина каучук, котру піддають нагріванню, а під впливом температури вона перетворюється в гуму. Це дозволяє отримувати практично вічні латки камери чи шини.

Шиномонтаж, в першу чергу, – це спеціальні дії, але при цьому він передбачає під собою повний комплекс ремонтних робіт автомобільних шин.

**1331. Шкідли́вий фа́ктор** – чинник життєвого середовища, який призводить до погіршення самопочуття, зниження працездатності, захворювання і навіть до смерті як результату захворювання.

**1332. Шко́да** (*юрид.*) – якісна або кількісна оцінка збитків, заподіяних небезпекою, наприклад, внаслідок ДТП.

**1333. Шлагба́ум** (*техн.*) – пристрій, який перекриває проїзну частину автомобільної дороги для припинення руху транспортних засобів через залізничний переїзд. Наближення до залізничного переїзду зі шлагбаумом позначається дорожнім знаком 1.27.

1.27

**1334. Шляхопро́від** (*за визначенням ПДР*) – інженерна споруда мостового типу над іншою дорогою (залізницею) в місці їх перетину, що забезпечує рух по ній на різних рівнях та дає можливість з'їзду на іншу дорогу.

**1335. ШО́Е** (*абрев. швидкість осідання еритроцитів*) (*мед.*) – лабораторний показник, який зростає при збільшенні в'язкості крові або підвищенні кількості імуноглобулінів, які циркулюють в крові.

**1336. Шок** (*мед.*) (*фр. choc* – поштовх, удар) – 1) сукупність загрозливих ознак у людини, що їх спричинюють порушення нервової регуляції життєво важливих процесів; характеризується вираженими загальними важкими розладами життєво важливих функцій організму – гемодинаміки, дихання, погіршення обміну речовин, порушеннями взаємодії однієї системи з іншою; шок може настати внаслідок різкої втрати свідомості як результат важкої фізичної або психічної травми; 2) загрозливий для людини стан організму, що спричинює сильну слабкість і пригнічення центральної нервової системи, обумовлює порушення діяльності життєво важливих систем організму; виникає в результаті реакції на біль, травму, опік, порушення серцевої діяльності, втрату крові і характеризується слабкістю, зниженням артеріального тиску тощо. *Основні форми шоку*: 1) гіповолемічний (при масивній крововтраті); 2) травматичний (при надмірній больовій імпульсації з осередку ушкодження, інтоксикації, втраті крові та плазми крові); 3) турнікетний (при звільненні стисненої протягом тривалого часу кінцівки без накладення джгута/турнікету вище місця стиснення); 4) опіковий; 5) кардіогенний (при гострому інфаркті міокарда зі зменшенням ударного об'єму серця); 6) гемолітичний (при переливанні крові, несумісної за груповими ознаками); 7) анафілактичний (серед інших алергенів його можуть викликати ліки); 8) токсикоз-інфекційний (при ураженні клітин бактерійними токсинами).

**1337. Шок** (учасника дорожнього руху внаслідок ДТП) (*мед.*) – різка втрата свідомості як результат важкої фізичної або психічної травми.

**1338. Шок анафілакти́чний** (*мед.*) – один із важких проявів анафілаксії; реакція сенсибілізованого організму на повторне парентеральне введення чужорідного білка; можливий летальний результат.

**1339. Шта́тні водії́** (стосо́вно підро́зділів поліції) – працівники органів поліції, водії (судноводії), які перебувають на посадах водіїв, мають посвідчення водія відповідної категорії та керують закріпленими за ними транспортними засобами.

**1340. Шту́чне ди́хання** (*мед.*) – комплекс реанімаційних заходів, спрямованих на відновлення дихання у людини, що втратила його.

**1341. Шум** – сукупність звуків різноманітної частоти й інтенсивності, що виникають у результаті коливального руху частинок у пружних середовищах (твердих, рідких, газоподібних). Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкції підприємств-виробників та іншої нормативно-технічної експлуатації. Це в повній мірі стосується і шумового забруднення довкілля внаслідок неправильного регулювання та роботи ДВЗ автомобіля / мотоцикла (мопеда) чи стану справності його випускної системи. В окремих місцях населених пунктів можуть встановлюватися дорожні знаки 5.42.1 «Місце для стоянки» чи 5.43 «Зона стоянки» разом із табличкою 7.7 «Стоянка з працюючим двигуном», які обмежують стоянку транспортних засобів з працюючим двигуном.

5.42.1

5.43

7.7

## Щ

**1342. Щоде́нний відпочи́нок** (водія) – міжзмінний відпочинок водія протягом доби.

Тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку водія протягом будь-якого двадцятичотиригодинного періоду, рахуючи від початку робочого дня (зміни), має бути *не менше 10 послідовних годин*. Якщо протягом робочої зміни

ТЗ керують два водії, кожний водій повинен мати щоденний відпочинок тривалістю не менше 8 послідовних годин.

Водіям, яким установлено підсумований облік робочого часу, тривалість щоденного (міжзмінного) відпочинку в окремі періоди може бути зменшено до 8 послідовних годин протягом будь-якого двадцятичотиригодинного періоду, рахуючи від початку робочої зміни, при цьому робочий час протягом облікового періоду не повинен перевищувати норми робочого часу, установленої законодавством. Невикористані години щоденного (міжзмінного) відпочинку підсумовуються і надаються водієві у вигляді додаткових, вільних від роботи протягом облікового періоду, годин у порядку, передбаченому графіком змінності.

Щоденний (міжзмінний) відпочинок водія автобуса не може здійснюватися водієм у салоні автобуса, крім випадків, коли автобусом керують два водії і в автобусі є місце для відпочинку водія.

Водій автобуса протягом щоденного (міжзмінного) відпочинку повинен мати належні умови для відпочинку (ліжко або місце для відпочинку в салоні автобуса в разі, коли автобусом керують два водії, користування туалетом, можливість харчування гарячими стравами).

Щоденний (міжзмінний) відпочинок водія вантажного автомобіля не може здійснюватися водієм у кабіні вантажного автомобіля, крім випадків, коли у вантажному автомобілі є спальне місце для відпочинку водія.

Водій вантажного автомобіля протягом щоденного (міжзмінного) відпочинку повинен мати належні умови для відпочинку (ліжко чи спальне місце для відпочинку в кабіні вантажного автомобіля, користування туалетом, можливість харчування гарячими стравами).

**1343. Щотижне́вий відпочи́нок** (водія́) – відпочинок водія на тиждень.

Тривалість щотижневого відпочинку водія має бути не менше 45 послідовних годин. Якщо зупинення роботи неможливо через виробничо-технічні умови (безперервно діючі підприємства), а також у зв'язку із здійсненням робіт, пов'язаних з необхідністю обслуговування населення

і виконання ремонтних та вантажно-розвантажувальних робіт, то допускається за погодженням з виборним органом первинної профспілкової організації (профспілковим представником) робота водіїв у святкові та неробочі дні.

У разі встановлення підсумованого обліку робочого часу передбачена графіком змінності робота у святкові та неробочі дні включається до розрахунку норми робочого часу облікового періоду.

## Ю

**1344. Юна́цький вік** (*психол.*) – період життя і психічного розвитку в межах від 14 до 18 років. У юнацькому віці відбувається інтенсивний фізіологічний і психічний розвиток. Особливого значення в юнацькому віці набуває моральне та правове виховання, котрому педагоги (куратори, керівники курсантських підрозділів у ЗВО МВС України, викладачі та інструктори автошколи тощо) мають приділяти значну увагу. Психічний розвиток особи в юнацькому віці тісно пов'язаний з навчанням, трудовою діяльністю й ускладненням спілкування з дорослими. В Ю.в. ПДР дозволяють особам: 1) рухатися по дорозі на велосипедах – з 14-річного віку; 2) керувати гужовим транспортом та переганяти тварин по дорозі – не молодшим 14-річного віку; 3) керувати мототранспортними засобами і мотоколясками (категорії А1, А) – з 16 річного віку; 4) автомобілями, колісними тракторами, самохідними машинами, сільськогосподарською технікою, іншими механізмами, які експлуатуються на вуличнодорожній мережі, всіх типів (категорії В1, В, С1, С), за винятком автобусів, трамваїв і тролейбусів, – з 18 річного віку. В Ю.в. особи мають не тільки певний рівень фізичного розвитку, а й сформовану правосвідомість (здатність нести відповідальність за свої дії).

**1345. Юриди́чна осві́та** – система підготовки юристів вищої кваліфікації, спеціалістів у галузі теорії, історії і окремих галузей права, а також науково-педагогічних

кадрів і юристів з середньою спеціальною освітою. Юридична освіта – одна з найстаріших галузей освіти. Вже у Стародавньому Римі існували юридичні училища (stations scholae), призначені для підготовки правників. З моменту створення перших університетів юридична освіта стала обов'язковою частиною університетської освіти.

Поняття відповідальності за порушення ПДР, її види та форми є невід'ємними складовими питаннями програми підготовки водіїв транспортних засобів всіх категорій.

## Я

**1346. Ядýха** (задýха, асфі́ксія) (*мед.*) (*грец. α* – «не» і *σφυγμος* – «биття серця») – патологічний процес з гострим перебігом, що виникає через недостатність кисню в крові та тканинах з наступним накопиченням в організмі вуглекислого газу.

**1347. Я́кісний ана́ліз небезпе́к** – методики, що дозволяють визначити джерела небезпек, потенційно небезпечні ситуації, ситуації-ініціатори небезпеки, послідовність розвитку подій, шляхи запобігання небезпечним ситуаціям та зменшення шкоди.

**1348. Я́кість меди́чної допомо́ги** – характеристика, яка відображає ступінь адекватності технологій, обраних для досягнення поставленої мети (цілі) і дотримання професійних стандартів. Якість медичної допомоги визначається такими показниками: 1) *ефективність* – співвідношення реального результату з результатом, якого можна було б досягти в ідеальних умовах; 2) *економічність* – відношення реальних затрат до нормативних коштів; 3) *критерій адекватності* – співвідношення надання медичної допомоги до потреб медичної допомоги (науково-технічний рівень, своєчасність, доступність, достатність).

**1349. Я́кості знань** (ПДР, будови та експлуатації транспортних засобів тощо) (*пед.*) – поняття «якості знань» передбачає співвіднесення видів знань (закони, теорії,

прикладні, методологічні, оцінювальні знання) з елементами змісту освіти й тим самим з рівнями засвоєння.

Якості знань мають такі характеристики: 1) *повноту* – кількість програмних знань про об'єкт вивчення; 2) *глибину* – сукупність осмислених курсантами (студентами, слухачами) зв'язків і відношень між знаннями; 3) *систематичність* – осмислення складу певної сукупності знань в їхніх ієрархічних і послідовних зв'язках; 4) *системність* – осмислення курсантом (студентом, слухачем) місця знання в структурі наукової теорії; 5) *оперативність* – вміння користуватися знаннями в однотипних ситуаціях; 6) *гнучкість* – вміння самостійно знаходити варіативні способи застосування знань в змінених умовах; 7) *конкретність* – вміння розкласти знання на елементи; 8) *узагальненість* – вміння виразити конкретне знання в узагальненій формі.

**1350. Я́кості люди́ни** (водія́) (*психол.*) – властивості, які мають різний ступінь вияву залежно від умов ситуацій (здібності, сприйняття, пам'ять, мислення тощо).

**1351. Ятроге́нія** (*мед.*) (*грец. ἰατρός* – лікар + *γενεά* – породжую) – 1) будь-які небажані або несприятливі наслідки профілактичних, діагностичних та лікувальних втручань або процедур, що призводять до порушень функцій організму, обмеження звичної діяльності, інвалідизації або смерті; ускладнення медичних заходів, що розвинулося в результаті як помилкових, так і правильних дій лікаря; 2) будь-який патологічний фізичний чи психологічний стан, котрий було викликано необережними діями або словами медичних працівників.

**1352. Ячмі́нь о́ка** (*мед.*) – гостре гнійне запалення волосяного мішечка або сальної залози кореня вії. Я.о. є в багатьох випадках характерним наслідком керування особою велосипедом чи мототранспортним засобом, їзди з відкритим вікном в автомобілі чи автобусі, котрі призводять до вищезазначеного гнійного запалення органу зору людини.

# ПІСЛЯМОВА

Водії, як досвідчені фахівці, так і початківці, у процесі тривалої експлуатації транспортних засобів зіштовхуються з постійними (періодичними) змінами у Правилах дорожнього руху, а також із ситуаціями на вулично-дорожній мережі, які в окремих випадках виходять за межі правового врегулювання взаємовідносин між її учасниками. При цьому питання забезпечення безпеки дорожнього руху стають дедалі складнішими у зв'язку із наступними аспектами проблеми:

1) зростанням потужності двигунів, збільшення швидкісних характеристик транспортного засобу та інших динамічних параметрів їх експлуатації, появи серед механічних транспортних засобів нових категорій (скутери, три- та квадроцикли тощо);

2) все більшим поширенням такого негативного явища, як використання мобільних телефонів під час руху як водіями автомобілів, так і іншими учасниками дорожнього руху (пішоходами, велосипедистами тощо), яке набуло масового прояву, незважаючи на рекомендації патрульної поліції та пряму заборону цих дій Правилами дорожнього руху;

3) керуванням велосипедами та гужовими повозками дітьми на вулично-дорожній мережі без нагляду дорослих;

4) незаконна експлуатація мопедів малолітніми особами, які не мають на це права, та ін.

Відтак розв'язання цих та інших існуючих проблемних питань потребує неабияких зусиль як з боку державних органів, патрульної поліції України, так і підвищення культури всіх учасників дорожнього руху.

Щоб зазначені вище та подібні проблеми можна було ефективно розв'язати та мінімізувати, потрібна цілеспрямована діяльність та взаємодія таких соціальних інститутів як сім'я, громадськість, Національна поліція України, ефективна виховна робота вчителів загальноосвітніх шкіл та викладачів автошкіл, а також позитивні приклади культури поведінки досвідчених водіїв безпосередньо на дорозі.

У пропонованому довідниковому виданні підібрано, систематизовано та наведено значну кількість категорій та термінів з безпеки дорожнього руху, розкрито їх зміст, що дає можливість зацікавленим особам їх активно використовувати як для удосконалення професійної підготовки водія, так і для підвищення культури поведінки інших учасників дорожнього руху.

Ознайомлення читачами з наведеними у енциклопедичному словнику термінами / категоріями, які характеризують основні чинники небезпек для учасників дорожнього руху, аналіз ними описаних складових елементів / норм Правил дорожнього руху і порядку забезпечення його безпеки за умови їх чіткого дотримання сприятиме зменшенню кількості створюваних аварійних ситуацій на вулично-дорожній мережі.

Проте наш багаторічний педагогічний досвід показує, що деяка частка водіїв та й інших учасників дорожнього руху мають суб'єктивну думку щодо необхідності строгого дотримання вищезазначених правових норм чи загальноприйнятої культури поведінки на дорозі. Культура водія – це результат в першу чергу професійного навчання і виховання, така особистісна якість людини не може мати успадкованих рис хоча б через те, що все пов'язане із автомобілями має надзвичайно динамічний розвиток.

Неможливо також стверджувати, що є загальні та/або обов'язкові риси високої культури учасника дорожнього руху. Наприклад, для культурного водія характерним є відповідний стиль безпечного водіння, його дії з керування транспортним засобом повинні адекватно відповідати конкретній дорожній ситуації. Безумовно, у процесі наполегливого оволодіння технікою керування автомобілем можна навчитися навичкам безпечно реагувати на появу різноманітних небезпечних факторів (уникати аварійних ситуацій на дорозі).

Правильно зорієнтоване з точки зору БДР професійне навчання курсантів (студентів, слухачів) ЗВО МВС України має можливість сформувати у молодого водія вміння критично аналізувати і оперативно зрозуміти ситуацію на дорозі настільки глибоко, щоб визначити в цих конкретних умовах свої подальші конкретні дії та стиль поведінки (водіння), які будуть адекватними до створеної дорожньої обстановки.

Разом з тим проблемність такого підходу полягає у тому, що водіям з недостатнім практичним досвідом часто буває складно суб'єктивно та оперативно оцінити ситуацію на вулично-дорожній мережі і, відповідно, обрати безпечний стиль поведінки.

Істотною характеристикою культури водія є здатність передбачати розвиток дорожніх подій. Передбачення (антиципація) підказує людині спосіб підготовки до наступних дій. В основі передбачення водія − здоровий глузд та інтуїція, що ґрунтується на індивідуальному досвіді і отриманих знаннях. Аналіз дорожньо-транспортних пригод показує, що багато водіїв мали можливість передбачити створення аварійної ситуації, але їх прогнозування не завжди поєднуються з етичною поведінкою і тому деколи призводили до негативних наслідків – створення перешкод для руху чи загроз безпеці інших учасників, виникнення ДТП тощо.

Отже, водії можуть виявляти як етичну поведінку, так і мимоволі вчиняти неетичні дії, тому ґрунтовні знання ПДР, дотримання норм безпеки дорожнього руху, належний прояв етики та культури водія, його дорожнього етикету посідають центральне місце в системі «людина-транспортний засіб-довкілля» на проїзній частині. Водій високої культури повинен володіти здатністю не тільки передбачати, а й оцінювати дорожню ситуацію з погляду реалізації норм ПДР та вимог етики поведінки, встановленої системи матеріальних і моральних цінностей.

**Учасники дорожнього руху!**

**Наполегливо вивчайте Правила дорожнього руху!**
**Дотримуйтесь правил безпеки при перебуванні**
**на вулично-дорожній мережі!**

**Водії транспортних засобів!**
**Будьте культурними і взаємоввічливими у взаємовідносинах**
**з усіма учасниками дорожнього руху!**

# ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА


1. Конвенція про дорожній рух (Відень, 08 листопада 1968 року). URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_041 (дата звернення: 16.04.2026).
2. Конвенція про дорожні знаки та сигнали (Відень, 08 листопада 1968 року). URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_902/page4 (дата звернення: 16.04.2026).
3. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України від 28 червня 1996 року (із змінами станом на 01.01.2020). URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр (дата доступу: 15.04.2026).
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-X (із змінами і доповненнями станом на 11.12.2025). URL: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=80731-10 (дата звернення: 11.04.2026).
5. Кримінальний Кодекс України : Закон України від 5 квітня 2001 року № 2341-III (із змінами та доповненнями станом на 15.04.2026). URL: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2341-14 (дата звернення: 16.04.2026).
6. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII (в редакції від 05.03.2026). URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12 (дата звернення: 15.04.2026).
7. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів : Закон України від 24 лютого 2023 року № 2956-IX (із змінами станом на 27.07.2023). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text (дата звернення: 18.04.2026).
8. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII (із змінами в редакції від 12.04.2026). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/580-19 (дата звернення: 16.04.2026).
9. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (із змінами в редакції постанови

КМ України від 09.04.2026 № 1605). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text (дата звернення: 20.04.2026).

10. Про затвердження Типової програми з навчання населення Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 1 липня 2009 р. № 670. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/670-2009-%D0%BF#Text (дата звернення: 09.04.2026).

11. Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів України від 2 березня 2010 р. № 229 (зі змінами в редакції від 24.07.2022). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-%D0%BF#Text (дата звернення: 22.04.2026).

12. Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів : постанова Кабінету Міністрів від 20 травня 2009 року № 487 (із змінами станом на 22.11.2023). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/487-2009-%D0%BF#Text (дата звернення: 15.04.2026).

13. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : постанова Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. № 340 (із змінами, станом на 12.09.2025). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text (дата звернення: 27.04.2026).

14. Про затвердження зразків бланків і технічних описів бланків національного та міжнародного посвідчень водія, свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, тимчасового реєстраційного талона транспортного засобу та зразка розпізнавального автомобільного знака України та внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України : постанова Кабінету Міністрів України від 16 вересня 2020 р. № 844 (із змінами станом на 16.05.2025). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/844-2020-%D0%BF#Text (дата звернення: 28.03.2026).

15. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 року № 1388 (із змінами, станом на 01.01.2026). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1388-98-%D0%BF#Text (дата звернення: 29.03.2026).

16. Про норматив прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце події : постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2020 року № 1271. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1271-2020-%D0%BF#n15 (дата звернення: 18.02.2026).

17. Про затвердження Порядку підготовки та підвищення кваліфікації осіб, які зобов'язані надавати домедичну допомогу : постанова Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2012 року № 1115 (із змінами від 28.10.2025). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1115-2012-%D0%BF#Text (дата звернення: 15.04.2026).

18. Про затвердження переліку медичних психіатричних протипоказань щодо виконання окремих видів діяльності (робіт, професій, служби), що можуть становити безпосередню небезпеку для особи або оточуючих : постанова Кабінету Міністрів України від від 10 травня 2022 р. № 577 (в редакції від 05.09.2023). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/577-2022-%D0%BF#n54 (дата звернення: 19.04.2026).

19. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції : наказ МВС України від 06.11.2015 № 1376 (із змінами станом на 15.01.2025). URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15/print1452765239152842 (дата звернення: 15.04.2026).

20. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі : наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395 (в редакції станом на 27.01.2025). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15 (дата звернення: 25.03.2026).

21. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі : наказ МВС України від 13.01.2020 року № 13 (в редакції від 21.12.2021). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0113-20#Text (дата звернення: 17.04.2026).

22. Про затвердження Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів : наказ МОЗ України від 31.01.2013 № 65 та МВС України від 31.01.2013 № 80 (в редакції від 20.11.2024 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0308-13#Text (дата звернення: 14.04.2026).

23. Про затвердження Переліку медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами : наказ МОЗ України від 07.10.2022 № 1817. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1300-22#Text (дата звернення: 31.03.2026).

24. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : наказ МВС та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735 (в редакції від 04.07.2025). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15 (дата доступу: 10.04.2026).

25. Газоаналізатори Drager Alcotest / Про державну реєстрацію медичних виробів : наказ Державної служби України з лікарських засобів від 29 грудня 2014 року № 1529. URL: https://qdpro.com.ua/export/document/59453 (дата звернення: 20.04.2026).

26. 1. Про затвердження Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду : постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1103 (в редакції від 18.06.2024). URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1103-2008-%D0%BF (дата звернення: 15.04.2026).

27. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 08 листопада 2006 року № 1567 (зі змінами станом на 08.11.2025). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-%D0%BF#Text (дата звернення: 01.04.2026).

28. ДСТУ 3961-2000. Аптечка медична автомобільна. Загальні вимоги. Зі змінами 1, 2 від 11.06.2013 р. К. : Держстандарт України, 2000. 18 с.

29. Про затвердження переліків лікарських засобів у медичних аптечках транспортних засобів : наказ МОЗ України від 07.07.1998 року № 187 (із змінами від 28.09.1998 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0465-98#Text (дата звернення: 30.03.2026).

30. Норми належності медичного забезпечення для підрозділів поліції особливого призначення, які беруть участь у боротьбі з тероризмом : наказ МВС України від 20.05.2016 року № 396 (у редакції наказу

МВС України від 20.07.2018 року № 513). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0797-16#n4 (дата звернення: 21.03.2026).

31. Про затвердження норм належності медичного забезпечення для підрозділів Національної поліції України : наказ МВС України від 20.05.2016 № 396 (в редакції від 30.09.2025 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0796-16#Text (дата звернення: 15.04.2026).

32. Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 № 340 (в редакції від 29.05.2025). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10#Text (дата звернення: 02.04.2026).

33. Вайда Т.С. Енциклопедичний словник з Правил та безпеки дорожнього руху : довідкове видання для курсантів, студентів та слухачів ЗВО МВС України / Т.С. Вайда, М.В. Корнієнко. Одеса : Видавництво «Юридика», 2023. 654 с.

34. Вайда Т.С. Долікарська допомога : навч. посіб. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2019. 874 с.

35. Вайда Т.С. Пам'ятка працівникові Національної поліції з надання домедичної допомоги : практ. посіб. для курсантів, студентів, слухачів ЗВО МВС України та працівників підрозділів Національної поліції. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2020. 56 с.

36. Вайда Т.С. Довідник поліцейського з домедичної допомоги : довідкове видання для курсантів, студентів та слухачів ЗВО МВС України. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2019. 424 с.

37. Вайда Т.С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з «Автомобільної підготовки» [текст] : навч.-метод. посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України. Вид. друге, доповнене. Харків : ХНУВС, 2013. 264 с.

38. Вайда Т.С., Голенко Н.М. Збірник тестових завдань для підготовки водіїв транспортних засобів [категорії В, ВЕ] : практикум для курсантів та слухачів ЗВО МВС України. Херсон : Видавництво ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. 510 с.

39. Вайда Т.С. Водіння легкового автомобіля. Методика проведення занять з практичного навчання : навч.-метод. посіб. для інструкторів з водіння та курсантів ВНЗ МВС України. Херсон : Грінь Д.С., 2017. 600 с.

40. Вайда Т.С., Маковій В.П., Шахман Н.В. Основи керування автомобілем і безпека дорожнього руху: методика проведення занять

з автомобільної підготовки : навч.-метод. посіб. для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України. 2-е вид., розшир. та доповн. Х. : Харків юридичний, 2012. 516 с.

41. Вайда Т.С., Прокопенко О.Ю. Будова й основи технічного обслуговування легкового автомобіля. Методика проведення занять з автомобільної підготовки : навч. посіб. для наук.-пед. складу ВНЗ МВС України та кандидатів у водії з числа курсантів-правоохоронців. Харків : Вид-во «Смугаста типографія», 2015. 376 с.

42. Вайда Т.С., Геращенко О.С., Степаненко В.В. Коментар до Правил дорожнього руху. Одеса : Гельветика, 2022. 1040 с. : іл.

43. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. Всеукраїнський юридичний портал. URL: http://zakoni.com.ua/node/227 (дата звернення: 10.04.2026).

## ДЛЯ НОТАТОК

*Довідкове видання*

**ВАЙДА** Тарас Степанович
**КОРНІЄНКО** Максим Вікторович

# ЕНЦИКЛОПЕДИЧНИЙ СЛОВНИК
## з Правил та безпеки дорожнього руху

для курсантів, студентів та слухачів
ЗВО МВС України

Обкладинка *В. Савєльєва*
Верстка *Н. Ковальчук*
Технічне редагування *О. Гринюк*

ЮРИДИКА
ВИДАВНИЦТВО

Підписано до друку 05.05.2026 р. Формат 60x84/16.
Папір офсетний. Гарнітура Times. Цифровий друк.
Ум. друк. арк. 40,46. Наклад 300.
Замовлення № 033-0426.
Віддруковано з готового оригінал-макета.

Видавництво і друкарня – Видавництво «Юридика»
65101, Україна, м. Одеса, вул. Інглезі, 6/1
Телефони: +38 (095) 934 48 28, +38 (097) 723 06 08
E-mail: mailbox@juridica.od.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 7653 від 18.08.2022 р.

**ВАЙДА Тарас Степанович,**
професор кафедри професійних та спеціальних дисциплін інституту права та безпеки Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент, член-кореспондент Інженерної академії України

**КОРНІЄНКО Максим Вікторович,**
перший проректор Одеського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор, полковник поліції

ЮРИДИКА
ВИДАВНИЦТВО

ISBN 978-617-8804-05-3