

УДК 342.9

Р. М. Пилипів
начальник сектору реагування патрульної поліції
Рожнятівського відділення Калуського відділу поліції
Головного управління Національної поліції в Івано-Франківській області

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПАТРУЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ БЕЗПЕКИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Стан безпеки дорожнього руху (далі – БДР), на який мають впливати поліцейські патрульної поліції, залежить від багатьох чинників нормативного, організаційного, матеріально-технічного характеру. До них можна віднести: рівень правового урегулювання діяльності поліції, яке включає й окреслення повноважень її посадових осіб; рівень професійної підготовки поліцейського персоналу; зважений розподіл наявного особового складу, сил та засобів патрульної поліції з метою оперативного охоплення території обслуговування; збалансоване визначення пріоритетів у службовій діяльності поліцейських під час несення служби (йдеться про достатнє приділення уваги поліцейських питанням забезпечення БДР); володіння поліцейськими оперативною обстановкою на території несення служби, ефективність форм і методів нагляду за дотриманням учасниками дорожнього руху ПДР та інших норм і стандартів у сфері дорожнього руху; своєчасність втручання в організацію дорожнього руху разі зміни дорожньої обстановки, ускладнення дорожнього руху, виникнення інших екстремальних ситуацій; оснащення екіпажів поліції сучасними технічними засобами та інноваційними технологіями, необхідними для забезпечення БДР; активність реагування на факти правопорушень у вказаній сфері та їх припинення; цілеспрямована профілактична діяльність серед учасників дорожнього руху; надання посильної допомоги учасникам дорожнього руху, особливо таким категоріям, як діти, люди похилого віку, вагітні жінки, особи з фізичними чи психічними вадами; дотримання транспортної та особистої безпеки самими поліцейськими під час патрулювання; наявність системи дієвого контролю за діями поліцейських патрульної поліції під час несення служби тощо. Отже, спектр питань, які потребують постійної уваги з боку політиків, керівників усіх рівнів підрозділів поліції, науковців, громадськості тощо, є доволі широким.

Оцінка стану літератури. З науковців цю проблематику вивчали О.В. Батраченко, А.А. Бова, С.Г. Братель, К.Л. Бугайчук, І.В. Бульба, М.Ю. Веселов, Т.Д. Гаврилюк, В.В. Гаркуша, В.З. Дитюк, С.Ф. Константінов, В.І. Олефір, М.В. Романенко та деякі інші. Втім, враховуючи порівняно незначний строк функціонування поліції після реформування, кількість таких досліджень лише

починає набирати обертів. Тож, багато питань діяльності новостворених підрозділів патрульної поліції становлять плідну царину для наукових пошуків.

Метою цієї публікації є аналіз сучасного стану забезпечення патрульною поліцією БДР, з'ясування «слабких місць» у цьому напрямі діяльності та визначення шляхів її удосконалення.

У Положенні про Національну поліцію зазначено, що цей центральний орган виконавчої влади, відповідно до покладених на нього завдань, регулює дорожній рух та здійснює контроль за додержанням ПДР його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів (далі – ТЗ) на вулично-дорожній мережі (далі – ВДМ), здійснює супроводження ТЗ у випадках, передбачених законом, видає, відповідно до закону, дозволи на рух окремих категорій ТЗ, у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері БДР, вживає усіх можливих заходів для надання невідкладної, зокрема домедичної і медичної, допомоги особам, які постраждали внаслідок нещасних випадків, а також особам, які опинилися в ситуації, небезпечній для їх життя чи здоров'я (п.п. 16–19 Положення) [1].

Згідно з п.п. 2.1, 2.2 Посадової інструкції поліцейського патрульної поліції (затвердженої Наказом Департаменту патрульної поліції від 05.01.2016 р. № 4/1), поліцейський, відповідно до покладених на нього завдань під час несення служби (зокрема у сфері забезпечення БДР), має здійснювати: 1) безперервне та цілодобове патрулювання території обслуговування з метою контролю за дотриманням правил дорожнього руху, забезпеченням його безпеки та правомірністю експлуатації ТЗ на ВДМ; 2) організацію безпечного та безперешкодного дорожнього руху; 3) контроль за дотриманням учасниками дорожнього руху правил, норм і стандартів, що діють у сфері БДР; 4) з'ясування обставин, що призвели до дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП); 5) регулювання дорожнього руху, забезпечення організації руху ТЗ і пішоходів у місцях проведення аварійно-рятувальних робіт, масових заходів та під час виникнення заторів; 6) розшук ТЗ, водії яких зникли з місця скоєння ДТП, та ТЗ, які викрадені або якими незаконно заволоділи в межах території обслуговування під час введення відповідного

оперативного плану (спільно з іншими підрозділами Національної поліції); 7) надання практичної допомоги учасникам дорожнього руху; 8) заходи із забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, зокрема тимчасове затримання ТЗ, і доставлення їх на спеціальні майданчики чи стоянки; 8) профілактику, попередження та припинення кримінальних і адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху; 9) надання невідкладної допомоги, зокрема домедичної і медичної допомоги, особам, які постраждали внаслідок правопорушень, нещасних випадків, а також особам, які опинилися в безпорадному стані або стані, небезпечному для їхнього життя чи здоров'я тощо.

Грамотність дій патрульного в різних ситуаціях, які дають йому змогу успішно вирішувати питання підтримання безпеки учасників дорожнього руху та забезпечення особистої безпеки, значною мірою зумовлені ступенем його професійної підготовки, практичним навичками виконання покладених обов'язків, його вмінням правильно будувати свої взаємовідносини з учасниками дорожнього руху.

Однією з найважливіших функцій патрульних є забезпечення безперебійного та безпечного дорожнього руху. З метою запобігання ускладненням дорожнього руху патрульний має: 1) вивчити свою територію діяльності (квадрат, сусідні квадрати); 2) знати вулиці (шляхи) з високою ймовірністю виникнення ускладнень дорожнього руху та альтернативні маршрути; 3) за необхідності (наприклад, затор на перехресті, ДТП чи не працює світлофор), забезпечити регулювання проїзду перехрестям, вказати на об'їзні маршрути руху; 4) обмежити дорожній рух у разі існування загрози безпеці громадян (стихійне лихо, пошкодження дороги тощо). Здійснюючи вказані дії, патрульний доповідає безпосередньому начальнику та черговому (розділ X Стандартних операційних процедур (далі – СОП)[2]).

Обмеження або заборона дорожнього руху під час виконання робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах, а також оперативне внесення змін до організації дорожнього руху (далі – ОДР), у разі необхідності, є важливим елементом у забезпеченні безпеки учасників дорожнього руху та особистої безпеки правоохоронців. Втім, у діяльності сучасної патрульної поліції це питання потребує додаткової уваги з кількох причин, серед яких варто назвати незавершеність правового регулювання і недостатність професійно-практичного досвіду безпосередньо персоналу поліції.

Під час виконання робіт у смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, якщо це загрожує безпечному чи безперебійному руху транспорту і пішоходів, організа-

ції, що відповідають за утримання автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, можуть закрити чи обмежити рух на основі погодженого з Національною поліцією ордера, який видається відповідним дорожнім органом, а в містах – службою місцевого державного органу виконавчої влади та місцевого самоврядування. В ордері викладаються умови заборони або обмеження руху, порядок інформування про це учасників дорожнього руху, заходи щодо БДР і строки проведення робіт. Обмеження або заборона руху без ордера можливі лише у випадках, пов'язаних із стихійними явищами, а також із необхідністю виконання аварійних робіт, про що повідомляють місцеві органи державної виконавчої влади, органи місцевого самоврядування і відповідні підрозділи Національної поліції (ст. 26 Закону України «Про дорожній рух»). Зважаючи на загальні завдання забезпечення БДР, поліцейські під час несення служби мають звертати увагу на усі фактори ускладнення дорожніх умов, зокрема здійснювати контроль за виконанням умов та порядком проведення ремонтно-будівельних та інших робіт на ВДМ, залізничних переїздах, а також здійснення невідкладних заходів під час виникнення небезпечних дорожніх умов. З огляду на це, до їх повноважень має входити право вимагати від осіб, які проводять такі роботи, відповідних документів (ордер, схему ОДР) та перевіряти їх, а також право припиняти ремонтно-будівельні та інші роботи на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах, що проводяться без дозволу або з порушенням правил, норм та стандартів забезпечення БДР. Проте чинні норми Законів України «Про Національну поліцію», «Про дорожній рух» не містять про це будь-яких згадувань. Разом з тим виконання будь-яких додаткових повноважень може бути покладене на поліцію виключно законом (ст. 24 Закону України «Про Національну поліцію»). Отже, з огляду на примусовий характер наведеної процедури, ми вважаємо, що повноваження поліції, передбачені ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію», а також перелік превентивних поліцейських заходів, окреслених у ст. 31 доцільно доповнити новим заходом – «перевірка дотримання вимог виконання ремонтно-будівельних та інших робіт в смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду». Отже, до розділу V Закону варто включити нову ст. 37-1 «Перевірка дотримання вимог виконання ремонтно-будівельних та інших робіт в смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду», яка б передбачала повноваження поліції вимагати для перевірки документи на проведення ремонтно-будівельних та інших робіт у межах ВДМ, а також припиняти їх у разі наявності порушень, що відповідатиме

практичному забезпеченню виконання положень, наведених у ст. 26 Закону України «Про дорожній рух».

За даними Департаменту інформаційної підтримки та координації поліції «102» Національної поліції, кількість ДТП із постраждалими, скоєних за умов незадовільного стану доріг, у 2016 р. збільшилась удвічі порівняно з 2015 р. У 107 таких автопригодах загинула 31 людина, а ще 159 було травмовано [3, с. 10]. У разі виникнення загрози безпеці дорожнього руху, перешкод у русі ТЗ і пішоходів відповідні посадові особи МВС України мають право вносити оперативні зміни в ОДР і вживати необхідних заходів щодо усунення перешкод (ч. 4 ст. 27 Закону України «Про дорожній рух»). Поліцейські можуть обмежувати або забороняти рух транспорту і пішоходів на окремих ділянках вулиць і автомобільних доріг також у випадку затримання осіб відповідно до закону, під час аварій, інших надзвичайних ситуацій, якщо це необхідно для забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони життя і здоров'я людей (ч. 2 ст. 36 Закону України «Про Національну поліцію»). Як бачимо, подібні дії поліції у таких ситуаціях достатньо урегульовані законом. Але складнощі виникають саме під час практичної реалізації цих дій. Справа у тому, що внесення оперативних змін в організацію руху на окремих ділянках автомобільних доріг і вулиць у випадках затримання осіб на підставах та в порядку, визначеному кримінальним процесуальним законодавством, проведення в установленому порядку масових та протокольних заходів або у разі виникнення загрози БДР, під час стихійного лиха, оголошення окремих місцевостей зонами надзвичайної екологічної ситуації, аварій, катастроф, інших надзвичайних подій, а також на залізничних переїздах, що не відповідають правилам їх утримання у безпечному для дорожнього руху стані, полягає у послідовному виконанні поліцейськими низки таких: а) оцінка реальної ситуації та характеру загрози для учасників дорожнього руху; б) визначення наявних та можливих масштабів проблеми, що впливає на БДР; в) з'ясування можливих шляхів для об'їзду небезпечної ділянки ВДМ; г) розставлення з урахуванням умов місцевості та інтенсивності руху ТЗ та пішоходів переносних тимчасових дорожніх знаків, конусів, огорожувальних стрічок (якими має бути укомплектовано службовий автомобіль поліції); ґ) здійснення регулювально-розпорядчих дій тощо. Проблема виникає у зв'язку з тим, що персонал патрульної поліції, який здебільшого комплектується цивільними особами (після проходження ними курсів початкової підготовки), не має достатніх навичок виконання таких дій. Навчальний план підготовки кандидатів до патрульної поліції не передбачає відповідної

теми, отже, поліцейський не має належної професійної підготовки. Наявність у підрозділі патрульної поліції посад інспекторів дорожнього нагляду не може цілком вирішити цієї проблеми, оскільки їх кількість за штатним розкладом обмежена, тому основним шляхом її вирішення є організація та проведення відповідних занять у системі службової підготовки особового складу.

Також варто підкреслити, що ані посадові інструкції поліцейських патрульної поліції, ані СОП не містять окремих згадувань про такі завдання поліцейських, як контроль за виконанням водіями, власниками (їх посадовими і службовими особами) правил норм, стандартів забезпечення БДР під час здійснення пасажирських перевезень, а також перевезень надгабаритних, великовагових та небезпечних вантажів, вжиття заходів до заборони експлуатації таких ТЗ у разі виявлення порушень. І хоча цей напрям діяльності, безумовно, є лише частиною більш загального завдання «контроль за дотриманням учасниками дорожнього руху правил, норм і стандартів, що діють у сфері БДР», проте, на відміну від інших правовідносин у цій сфері, має свої суттєві особливості. По-перше, ДТП за участю таких ТЗ часто призводять до тяжких наслідків (загибель трьох та більше осіб або травмування п'яти та більше осіб, або загибель та травмування більше п'яти осіб). По-друге, перевезення надгабаритних, великовагових та небезпечних вантажів становить додаткову підвищену небезпеку для інших учасників дорожнього руху. По-третє, це наявність додаткових нормативних вимог до таких видів перевезень (крім загальних ПДР), що зумовлено характером пасажирів та вантажу. Наприклад, протягом 12 місяців 2016 р. в Україні за участю ліцензійного транспорту сталося 3 743 ДТП, з них 925 випадків з постраждалими, в яких 85 осіб загинуло та 1 334 особи було травмовано. Чимало таких ДТП мало місце саме через вину водіїв цих ТЗ – 3 286, з них 475 ДТП з постраждалими, внаслідок яких 48 осіб загинуло та 894 особи було травмовано [3, с. 37–38]. Утричі (порівняно з 2015 р.) збільшилась кількість ДТП із постраждалими через порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових ТЗ [3, с. 19]. На покращенні наведених напрямів діяльності патрульної поліції налягає і громада, про що свідчить аналіз результатів проведених нами соціологічних опитувань.

Дорожньо-транспортна безпека громадян значною мірою зумовлюється станом дотримання учасниками дорожнього руху транспортної дисципліни, на що, у свою чергу, впливає рівень профілактичної роботи та адміністративно-деліктної діяльності поліції. Якщо казати про адміністративно-деліктну діяльність поліції у сфері забезпечення БДР, вона має спрямовуватись, з огляду на аналіз причин ДТП. У 2016 р. майже 50% усіх

ДТП із постраждалими мали місце з вини водіїв ТЗ, а 5% – з вини пішоходів (ч.ч. 1, 3 та 4 ст. 127 КУпАП). Найпоширенішими порушеннями ПДР, що призвели до ДТП із постраждалими, стали: перевищення безпечної швидкості – 18,4% (ч.ч. 1 та 3 ст. 122 КУпАП); порушення правил маневрування – 10% (ч. 2 ст. 122 КУпАП); керування ТЗ у нетверезому стані – 7,3% (ч.ч. 1–4 ст. 130 КУпАП); порушення правил проїзду перехресть – 6,2% (ч. 2 ст. 122 КУпАП); недодержання дистанції – 5% (ч. 2 ст. 122 КУпАП); порушення правил проїзду пішохідних переходів – 3,8% (ч. 1 ст. 122 КУпАП) [3, с. 19]. Разом з тим розподіл виявлених та оформлених співробітниками патрульної поліції у 2016 р. правопорушень у сфері БДР (згідно з кваліфікацією за нормами КУпАП) виглядає таким чином: 1) ч. 1 ст. 122 – 41,9%; 2) ч. 1 ст. 126 – 16%; 3) ч. 2 ст. 122 – 10,3%; 4) ч.ч. 1–4 ст. 130 – 5,2%; 5) ч. 1 ст. 127 – 1,5%. Решта окремо взятих правопорушень не перебільшує й одного відсотка (за даними Департаменту патрульної поліції [4]). Отже, деякі з правопорушень, що найчастіше виявляються поліцейськими (керування ТЗ особою, яка не має при собі або не пред'явила для перевірки посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційного документа на ТЗ, а також поліса (договору) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ тощо), не впливають суттєво на рівень дорожньо-транспортної аварійності. Водночас співвідношення виявлених порушень ПДР пішоходами з кількістю ДТП, скоєних через вину цієї категорії учасників дорожнього руху, є замалим, що наочно демонструє необхідність покращення роботи поліцейських у цьому напрямі під час патрулювання.

Втім, ситуація щодо приділення уваги питанням забезпечення безпеки учасників дорожнього руху (під час патрулювання) не є однаковою для усіх регіонів та підрозділів патрульної поліції. Ми аналізували діяльність територіальних (відокремлених) підрозділів патрульної поліції Департаменту патрульної поліції. На території районів, міст, районів у містах, де не створено відповідних підрозділів, поліцейські послуги надаються відокремленими структурними підрозділами головних управлінь Національної поліції, які функціонують за новою структурною побудовою та спрямовуються Департаментом превентивної діяльності. Така структурна побудова відділів та відділень поліції ґрунтується на створенні принципово нових (нетипових для колишніх органів внутрішніх справ) підрозділів патрульної поліції, кожен з яких складається з 4 однакових за штатною побудовою секторів реагування патрульної поліції (далі – СРПП) та сектору превенції (наприклад, на Прикарпатті такі СРПП були утворені на підставі наказу ГУ Національної поліції в Івано-Франківській області від 05.01.2017 р. № 3

«Про організацію діяльності секторів реагування патрульної поліції у відділах та відділеннях поліції ГУ Національної поліції в Івано-Франківській області»). На підставі аналізу діяльності таких СРПП протягом двох місяців (з січня 2017 р.) керівництво Управління превентивної діяльності ГУ Національної поліції в Івано-Франківській області доходить висновку про необхідність створення у структурі служби додаткових стройових підрозділів, а саме взводу із забезпечення супроводження в кількості 25 (не менше) працівників та взводу для обслуговування доріг державного значення 45 (не менше) працівників. Оскільки, прямуючи на місця викликів, працівники СРПП не можуть реагувати на порушення ПДР у зв'язку із необхідністю невідкладного прибуття. Лише у разі відсутності подальших викликів та інших завдань (перевірка адмінпіднаглядних, раніше судимих, власників зброї тощо) працівники СРПП можуть забезпечувати БДР. Однак така можливість утворюється рідко, і при цьому відсутня можливість організувати здійснення нагляду за дорожнім рухом у найбільш аварійні дні та години, водночас й у місцях, де найчастіше відбуваються ДТП. Також у процесі службової діяльності виникає необхідність виконання інших завдань пов'язаних із супроводженням під час проїзду територіями обслуговування відділів та відділень поліції організованих груп дітей, великогабаритних вантажів, осіб, щодо яких здійснюється державна охорона, виникнення надзвичайних ситуацій (снігові замети, повені, пожежі, тощо), необхідності організації обмеження руху автотранспорту на окремих дорогах (ділянках доріг), населених пунктах. Виділення достатньої кількості СРПП за цих умов є неможливою, оскільки вони, перш за все, забезпечують реагування на звернення та повідомлення про правопорушення, інші події, що надходять від громадян.

Наведене додатково аргументує правильність рішення керівництва МВС України про формування на базі ДПП та організацію роботи протягом 2017 р. підрозділів дорожньої патрульної поліції, що буде забезпечувати БДР на дорогах національного та міжнародного значення. Зокрема, дорожні патрулі працюватимуть на тих ділянках траси, де зафіксовано найбільший рівень ДТП. Дорожня поліція забезпечуватиме всі стаціонарні пости (понад 70), які є на території держави.

Отже, незважаючи на численні позитивні зрушення у діяльності патрульної поліції щодо забезпечення БДР існує низка проблемних питань, які вимагають нормативно-правового або організаційно-практичного вирішення. З метою покращення стану забезпечення безпеки учасників дорожнього руху варто звернути увагу на такі аспекти практичної діяльності поліцейських: 1) оперативне внесення змін до наявних ОДР у разі необхідності;

2) контроль за дотриманням правил БДР під час проведення ремонтно-будівельних та інших видів робіт на ВДМ; 3) контроль за виконанням водіями, власниками (їх посадовими і службовими особами) правил норм, стандартів забезпечення БДР під час здійснення пасажирських перевезень, а також перевезень надгабаритних, великовагових та небезпечних вантажів, вжиття заходів до заборони експлуатації таких ТЗ у разі виявлення порушень; 4) виявлення та припинення фактів порушень ПДР із боку пішоходів; 5) утворення у складі патрульної поліції підрозділів дорожньої поліції.

З урахуванням наявних прогалин у правовому врегулюванні забезпечення деяких із наведених заходів пропонуємо доповнити чинне законодавство новим заходом – «перевірка дотримання вимог виконання ремонтно-будівельних та інших робіт у смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду».

Перспективою подальших розвідок за даним напрямом дослідження має стати покращення стану особистої безпеки працівниками патрульної поліції (від травмування у ДТП). Стисло можемо визначити, що у цьому контексті необхідно: 1) доповнити розділ XII «Забезпечення особистої безпеки» СОП вимогами (пунктами), які стосуються забезпечення безпеки поліцейських під час здійснення нагляду за дорожнім рухом, інших дій, пов'язаних із вимушеним перебуванням особового складу та учасників дорожнього руху на проїзній частині або у безпосередній її близькості; 2) доповнити п. 7 розділу IX СОП обов'язком уповноважених осіб здійснювати під час інструктажу особового складу перевірку знань правил дотримання особистої безпеки; 3) запровадити проведення для поліцейських обов'язкових курсів екстремального водіння ТЗ тощо.

Література

1. Про затвердження Положення про Національну поліцію : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 877 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 89. – Ст. 34.
2. Стандартні операційні процедури : методичні рекомендації для поліцейських патрульної полі-

ції / Департамент патрульної поліції Національної поліції України // Програмний додаток «Патруль» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.patrul.in.ua/politsejskomu/standartni-operatsijni-protseduri/#rozdil6>.

3. Статистика аварійності в Україні за 12 місяців 2016 р. / ІІ «ДТП» НП України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_12_2016.pdf.

4. Про надання інформації : Лист Департаменту патрульної поліції Національної поліції України Пилипів Р.М. від 01.03.2017 р. № 89зі/41/2/02-2017 [Текстовий документ]. – К., 2017. – 1 с. з додат. на 2-х арк.

Анотація

Пилипів Р. М. Забезпечення патрульною поліцією безпеки учасників дорожнього руху. – Стаття.

У статті розглянуто особливості забезпечення безпеки дорожнього руху підрозділами патрульної поліції. Визначені «слабкі місця» у цьому напрямі діяльності, які вимагають додаткової уваги. Підготовлені пропозиції щодо удосконалення положень чинного законодавства.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожно-транспортна пригода, організація дорожнього руху, патрульна поліція, транспортний засіб, учасник дорожнього руху.

Аннотация

Пыльпив Р. М. Обеспечение патрульной полицией безопасности участников дорожного движения. – Статья.

В статье рассмотрены особенности обеспечения безопасности дорожного движения подразделениями патрульной полиции. Определены «слабые места» в этом направлении деятельности, требующие дополнительного внимания. Подготовлены предложения по совершенствованию положений действующего законодательства.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, организация дорожного движения, патрульная полиция, транспортное средство, участник дорожного движения.

Summary

Pylypiv R. M. Ensuring safety patrol police road users. – Article.

In the article the features of road safety patrol police units. The identified “weaknesses” in this line of business that require additional attention. Proposals for improving the current legislation.

Key words: traffic safety, accident, traffic management, patrol police vehicle road users.