

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Саратовский государственный университет имени Н.Г.Чернышевского»

Балашовский институт (филиал)

Безопасность на дороге и в общественном транспорте

Учебное пособие к курсу
для студентов направления подготовки «050100 - Педагогическое
образование» по профилю подготовки «Безопасность жизнедеятельности»

Автор-составитель
О.Е. Катина

Учебное пособие к курсу «Безопасность на дороге и в общественном транспорте» составлены в соответствии с учебной программой и предназначены для студентов 1 курса очной формы обучения факультета физическая культура и безопасность жизнедеятельности. В них представлены цели освоения учебной дисциплины, место дисциплины в структуре ООП бакалавриата, компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины, структура и содержание учебной дисциплины, краткий курс лекций, план практических занятий, оценочные средства для текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины, тезаурус, списка используемой литературы.

Рекомендуется к опубликованию в электронной библиотеке кафедрой безопасности жизнедеятельности Балашовского института (филиала) Саратовского государственного университета имени Н.Г. Чернышевского.

Работа представлена в авторской редакции.

© Катина О.Е., 2013

Содержание:

1. Цели освоения учебной дисциплины.....	4
2. Место дисциплины в структуре ООП бакалавриата.....	4
3. Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины.....	5
4. Структура и содержание учебной дисциплины.....	5
5. Краткий курс лекций.....	8
6. План практических занятий.....	73
7. Оценочные средства для текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины.....	78
8. Тезаурус.....	83
9. Список используемой литературы	89

1. Цели освоения учебной дисциплины

Целью курса «Безопасность на дороге и в общественном транспорте» является формирование теоретических знаний и приобретение практических умений в области транспортной безопасности, а также сохранения жизни и здоровья в повседневной жизни и в опасных ситуациях.

Главными **задачами** изучения курса являются:

- изучение теоретических основ и прикладных аспектов транспортной безопасности и культуры поведения на дороге и на транспорте;
- обучение правилам безопасности на улице, на дорогах, в транспорте и т.д.;
- воспитание у студентов ответственного и сознательного отношения к вопросам личной безопасности и безопасности окружающих в дорожно-транспортных ситуациях;
- освоение нормативной базы транспортного права;
- ознакомление с отечественным и зарубежным опытом и современными проблемами организации и функционирования системы транспортной безопасности.

2. Место дисциплины в структуре ООП бакалавриата

Дисциплина «Безопасность на дороге и в общественном транспорте» относится к курсам по выбору профессионального цикла дисциплин (БЗ.ДВ1).

Для освоения дисциплины «Безопасность на дороге и в общественном транспорте» студенты используют знания, умения, навыки, сформированные на предыдущем уровне образования.

Изучение данной дисциплины является необходимой основой для последующего изучения дисциплины «Опасности социального характера и защита от них».

3. Компетенции обучающегося, формируемые в результате освоения дисциплины

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование следующих компетенций:

- ГОТОВ использовать основные методы защиты от возможных последствий аварий, катастроф, стихийных бедствий (ОК-11);
- ГОТОВ к обеспечению охраны жизни и здоровья обучающихся в учебно-воспитательном процессе и внеурочной деятельности (ПК-7).

В результате изучения дисциплины студент должен:

знать:

- основные понятия: опасность, опасные ситуации, дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, криминал и т. д.;
- правила дорожного движения;
- правила поведения в общественном транспорте, на улице;
- правила поведения в аварийной ситуации в метрополитене;
- обязанности пешеходов, пассажиров;
- причины дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков;
- опасные ситуации и правила поведения на транспорте.

уметь:

- избегать опасности на дороге;
- оценить опасную ситуацию (нападение в городском транспорте, опасность толпы, - кражи, конфликты в сфере услуг);
- предотвратить опасные ситуации на улице, на дорогах, в транспорте;
- оказать первую медицинскую помощь при ДТП;
- взаимодействовать с правоохранительными органами.

владеть:

- навыками безопасного поведения на дороге и в транспорте.

4. Структура и содержание учебной дисциплины

Общая трудоемкость дисциплины составляет 4 зачетных единицы 144

часа из них:

ОЧНАЯ ФОРМА ОБУЧЕНИЯ

№ п/п	Раздел дисциплины	Виды учебной работы, включая самостоятельную работу студентов и трудоемкость (в часах)		
		(Л)	(ПЗ)	(СР)
1	Дорожное движение. Участники дорожного движения и их безопасность. Правила дорожного движения	6	10	10
2	Причины дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков	4	6	6
3	Опасности на дороге. Основные причины ДТП. Поведение водителя и пассажиров в опасных ситуациях. Методы предотвращения ДТП	6	8	10
4	Правила поведения пассажиров на городском общественном транспорте. Условия безопасности при пользовании общественным транспортом	6	8	10
5	Аварийные ситуации, возникающие в общественном транспорте. Правила безопасного поведения пассажиров при аварийных ситуациях	4	6	8
6	Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при их возникновении	4	6	8
7	Опасные ситуации и правила поведения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте	4	6	8

Содержание разделов дисциплины

Дорожное движение. Участники дорожного движения и их безопасность. Правила дорожного движения

Основные термины ПДД. Безопасное поведение пешеходов на улицах и дорогах. Опасные зоны на улицах. Сигналы светофора и регулировщика. Регулируемые и нерегулируемые перекрестки. Учебная езда. Дорожная разметка. Дорожные знаки. Дорожная этика и транспортная культура участников движения. История первого автомобиля.

Причины дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков

Понятие детского дорожно-транспортного травматизма. Анализ повреждений у детей при ДТП. Причины попадания детей и подростков в

ДТП. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.

Опасности на дороге. Основные причины ДТП. Поведение водителя и пассажиров в опасных ситуациях. Методы предотвращения ДТП

Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки. Понятие и механизм дорожно-транспортного происшествия. Виды ДТП. Причины возникновения ДТП. Действия на месте ДТП. Разбор и расследование ДТП. Первая медицинская помощь пострадавшим при автомобильных катастрофах. Профилактика дорожно-транспортных происшествий.

Неисправности автомобиля. Экстремальные ситуации, связанные с автомобилем. Меры безопасности от угона автомобиля. Нападения на водителя автомобиля.

Правила поведения пассажиров на городском общественном транспорте. Условия безопасности при пользовании общественным транспортом

Виды общественного транспорта. Методы защиты от нападения. Самооценка поведения. Правила обеспечения сохранности личных вещей. Криминальные опасности. История развития городского транспорта. Приоритет маршрутных транспортных средств. Обязанности пассажиров. Правила поведения в общественном транспорте.

Аварийные ситуации, возникающие в общественном транспорте.

Правила безопасного поведения пассажиров при аварийных ситуациях

Пожар в общественном транспорте. Взрыв в общественном транспорте. Статистика пожаров, взрывов в общественном транспорте. Правила поведения.

Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при их возникновении

Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при возникновении. Пожар в метро. Действия при пожаре. Безопасность на

эскалаторе. Терроризм. Криминальные опасности в метро. Статистика пожаров в метро. Экстремальные ситуации на платформе.

Опасные ситуации и правила поведения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте

Зарождение и развитие железных дорог. Общая характеристика железнодорожного транспорта. Опасность пожаров на железнодорожном транспорте. Опасность влияния ядовитых веществ. Опасность влияния тепловых излучений. Опасность аварий и травм. Пути уменьшения безопасности. Действия при железнодорожной аварии. Действия после железнодорожной аварии. Криминальные опасности. Правила поведения на вокзалах и станциях. Основные причины катастроф на железной дороге, статистические данные. Памятка пассажиру поезда.

Аварии на воздушном транспорте. Декомпрессия. Пожар на самолете.

Аварии на водном транспорте. Причины кораблекрушений и гибели людей. Спасательные средства. Правила действия при отсутствии спасательных средств. Влияние транспорта на окружающую среду. Анализ катастрофических ситуаций на воздушном и железнодорожном транспорте.

Аварии и катастрофы кораблей, их анализ, статистика.

5. Краткий курс лекций

Дорожное движение. Участники дорожного движения и их безопасность. Правила дорожного движения

Содержание

1. Система «Человек – Транспортное средство – Дорога и среда».
2. Понятие о дорожном движении. Основные определения и термины (транспортное средство, виды транспортных средств, дорога и её основные элементы).
3. Участники дорожного движения (водитель, пешеход, пассажир

транспортного средства) и их безопасность.

4. Регулируемые и нерегулируемые перекрестки.
5. Дорожная этика и транспортная культура участников движения

1. Система «Человек – Транспортное средство – Дорога и среда»

В структуре транспортной системы любого государства важную роль играет автомобильный транспорт. Автомобиль появился более ста лет тому назад. В начале XX в. автомобильный парк, сосредоточенный в основном в Северной Америке и Западной Европе, насчитывал около 15 тыс. автомобилей. В настоящее время его численность превысила полмиллиарда единиц. Темпы роста количества автомобилей в пять раз превысили темпы роста численности населения планеты.

Автомобили наряду с огромным положительным влиянием на экономику государства, созданием удобств и комфорта для людей вызывают и ряд негативных явлений, которые более рельефно проявились за последние десятилетия, особенно в крупных городах.

К негативным явлениям относятся:

- повышение опасности на дорогах;
- ухудшение экологического состояния регионов.

По мере того как автомобиль все глубже проникает в различные сферы деятельности и быта человека возрастает угроза увеличения человеческих и материальных потерь, связанных с аварийностью.

Автомобиль стал не только самым массовым, но и самым опасным видом транспорта:

- более 90% погибших в транспортных катастрофах - жертвы автомобилизированного населения;
- по данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), в мире ежегодно погибают в автокатастрофах почти четверть млн. человек, около шести млн. получают увечья;
- в России за последние десять лет в результате дорожно-транспортных

происшествий (ДТП) обществу нанесен непоправимый урон: в 1,8 млн. зарегистрированных ДТП погибли более 300 тыс. человек, а около 1,7 млн. человек получили ранения и увечья (десятилетняя война в Афганистане, которую вел весь бывший Советский Союз, унесла более чем в 20 раз меньше жизней советских людей, чем ДТП в одной России за такой же период);

- особую тревогу вызывает детский дорожно-транспортный травматизм. На дорогах России ежегодно гибнут и получают увечья тысячи детей и подростков. Каждому седьмому пострадавшему было меньше 16 лет. Из числа погибших — 40% составляют дети. Их количество ежегодно увеличивается на 15%. Из общего числа пострадавших детей более 80% становятся инвалидами, численность которых увеличивается ежегодно примерно на 3 тыс. человек.

Специфические особенности и проблемы дорожного движения обусловлены системой: «Человек - транспортное средство - дорога и среда». Каждый элемент этой системы является сложной подсистемой.

1. Элемент «Транспортное средство» объединяет в себе все их многообразие:

- автомобили (автобусы, грузовые и легковые);
- мотоциклы;
- электротранспорт (трамваи и троллейбусы, электромобили);
- тракторы;
- самоходные машины и т.д.

2. Элемент «Дорога» - это комплекс инженерных сооружений:

- городская улично-дорожная сеть;
- загородные дороги;
- виадуки и мосты;
- тоннели и другие сооружения.

3. Качество и безопасность дорожного процесса решающим образом зависят от надежности третьего элемента «Человек».

Человек является основным элементом процесса движения. Он

выступает и как «активный» участник дорожного процесса (водитель, пешеход, пассажир или погонщик скота, регулировщик движения), и как «пассивный» участник:

- конструктор, изготовитель и эксплуатационник транспортных средств;
- проектировщик, строитель и эксплуатационник дорог и сооружений;
- организатор и контролер движения.

Надежность элемента «Человек» в основном определяется уровнем подготовленности, который характеризуется:

- обученностью;
- работоспособностью;
- дисциплинированностью;
- профессиональной пригодностью и т.п.

Данный элемент системы «Человек - транспортное средство – дорога и среда» представляет собой социальную систему. Так как человек является основным элементом процесса движения, то можно утверждать, что в момент столкновения двух или нескольких транспортных средств, т.е. совершения ДТП, сталкиваются не сами ТС, а по сути сталкиваются либо водители этих транспортных средств, либо в косвенной связи — водители с проектировщиками дорог или конструкторами ТС, или эксплуатационниками того, либо другого.

2. Понятие о дорожном движении. Основные определения и термины

Единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации устанавливают Правила дорожного движения в редакции Постановления Правительства РФ, вступившего в силу с 7 марта 2006 года. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им. В Правилах дорожного движения отражены основные понятия и термины.

«Дорожное движение» — совокупность общественных отношений,

возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

«Дорога» — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Автомобильная дорога занимает полосу определенной ширины, которую называют дорожной полосой или полосой отвода. Дорога включает в себя:

- одну или несколько проезжих частей;
- трамвайные пути;
- тротуары;
- обочины;
- разделительные полосы при их наличии.

«Проезжая часть» — элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

«Тротуар» — элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном.

«Обочина» — элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2.1 или 1.2.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с настоящими Правилами.

«Разделительная полоса» — элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2.1, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств.

«Полоса движения» — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

«Прилегающая территория» — территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения

транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

Дорога может быть главной или второстепенной.

«Главная дорога» - дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1-2.3.7 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и т. п.) по отношению к грунтовой, либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.

«Транспортное средство» — устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

К транспортным средствам относят:

1. Механические транспортные средства. «Механическое транспортное средство» — транспортное средство, кроме mopeda, приводимое в движение двигателем. К ним относятся:

- автомобили (автобусы, грузовые и легковые);
- электротранспорт (трамваи и троллейбусы, электромобили);
- тракторы;
- самоходные машины и т.п.;
- мотоциклы.

Транспортные средства общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенные для перевозки по дорогам людей и движущиеся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок называются «маршрутными транспортными средствами».

«Мотоцикл» — двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в

снаряженном состоянии не более 400 кг.

2. Мопеды. «Мопед» — двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мотики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

3. Велосипеды. «Велосипед» — транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем.

4. Гужевые повозки (сани).

3. Участники дорожного движения и их безопасность

«Участник дорожного движения» - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

1. «Водитель» - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

2. «Пешеход» - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску.

3. «Пассажир» - лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

Косвенно (опосредованно) принимают участие в дорожном движении:

- регулировщики движения. «Регулировщик» — лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен

быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся:

- сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции;
- работники дорожно-эксплуатационных служб;
- дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей;
 - конструкторы, изготовители, эксплуатационники транспортных средств;
 - организаторы движения;
 - проектировщики, строители и эксплуатационники дорог и сооружений.

Все участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. (ст.12.33 КоАП) Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию. Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством (КоАП).

Опасные действия человека, вызванные незнанием, неумением или нежеланием (пренебрежением) правильно оценить дорожную обстановку,

принять единственно правильное решение и выполнить умеючи безопасные действия - являются причиной страдания и боли многих участников движения.

Результатом опасного поведения человека является возникновение аварийной ситуации, которая очень часто переходит в ДТП.

«Дорожно-транспортное происшествие» — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Причиной ДТП является неправильное (опасное) поведение человека в период подготовки или организации, или участия в дорожно-транспортном процессе. Следствием такого неправильного поведения является нарушение норм безопасности движения.

Важнейшими условиями обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- знания, умения и навыки безопасного поведения;
- дисциплинированность и высокая культура поведения на дороге всех участников движения.

4. Регулируемые и нерегулируемые перекрестки

Перекрестки являются особо сложными участками дорог для водителей. Безопасный проезд перекрестка зависит не только от того, соблюдает ли водитель правила дорожного движения, но и от того, соблюдают ли правила другие участники дорожного движения.

Подъезжая к перекрестку, водитель должен ясно представлять, что будет делать, по какой траектории будет ехать. Для этого необходимо определить вид пересечения дорог, наличие светофоров, знаков дорожного движения, разметки.

Перекрестки бывают регулируемые и нерегулируемые. Если на перекрестке есть светофоры или регулировщик, то такой перекресток

называется регулируемым. Перекрестки, на которых нет регулировщиков, отсутствуют светофоры или постоянно мигает желтый сигнал – считаются нерегулируемыми.

Правила проезда перекрестков

Во время поворота налево или направо водитель обязан уступить дорогу пешеходам, которые переходят дорогу, на которую он поворачивает. То же самое относится и к велосипедистам на велосипедной дорожке. Запрещено выезжать на перекресток в случае затора, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств поперечного направления. Если светит зеленый сигнал светофора и водитель поворачивает налево или разворачивается, то он обязан уступить дорогу транспортным средствам встречного направления, которые едут прямо или поворачивают направо.

Следует запомнить, что если на перекрестке есть регулировщик, то водители могут не обращать внимания на знаки приоритета и на сигналы светофора, а должны подчиняться только регулировщику. Если под работающим светофором установлены знаки приоритета, водители обязаны подчиняться только сигналам светофора, поскольку перекресток регулируемый. Если же светофор выключен или мигает только желтый сигнал, то перекресток считается нерегулируемым и тогда в силу вступают знаки приоритета.

При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений. Водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, которые завершают свой маневр на перекрестке, а также уступить дорогу пешеходам, которые не закончили переход проезжей части.

На перекрестке неравнозначных дорог, находясь на второстепенной дороге, водитель должен уступить дорогу всем автомобилям, находящимся на главной дороге. На перекрестке равнозначных дорог водитель транспортного

средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. При повороте налево или развороте водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо или направо.

5. Дорожная этика и транспортная культура участников движения

Водительская этика заключается в том, чтобы относиться с пониманием к другим участникам движения. Применяемые маневры за рулем должны быть понятны другим водителям и не должны как-то нарушать ПДД. Перестроения должны быть плавными и осмысленными. Так же необходимо все маневры заранее начинать с включения указателей поворота. Но только включение поворотника не дает права начать маневр. Следует убедиться, что данный маневр не нарушит движение остальных водителей. По возможности следует пропускать водителей, которые желают перестроиться или выехать на дорогу, даже когда правила этого не обязывают. Также необходимо соблюдать дистанцию.

Необходимо всегда помнить о наличии пешеходов на улицах. Если пешеход вступил на пешеходный переход, то его обязательно надо пропустить. Часто бывают такие случаи, когда молодая мама с ребенком не может перейти дорогу. Отдельный разговор о жестах и условных сигналах между водителями. Водители должны как-то общаться между собой во время движения. Для этого и придуман специальный язык автомобилистов, который входит в водительскую этику.

Водитель или пешеход становятся пассажирами в троллейбусе, автобусе, такси или другом транспорте. Правила поведения во всех видах городского транспорта примерно одинаковы. Разница заключается только в соблюдении некоторых условностей при входе и выходе. При входе в общественный транспорт преимущество имеют инвалиды, дети, пожилые люди, женщины. В случае необходимости пассажиры оказывают им помощь. Входя в вагон, мужчина пропускает вперед женщину. Если для входа и выхода используют

одну дверь, то сначала дают возможность людям выйти. Следует помочь войти или выйти из транспорта пожилым или детям. При выходе же надо протянуть руку, стараясь поддержать выходящего под локоть. Ступеньки в городском транспорте высокие, такая помощь весьма нужна, особенно зимой, когда на улице скользко.

Если в ожидании транспорта образовалась очередь, ее следует придерживаться. Вскакивать или выпрыгивать на ходу строго воспрещается, так как это опасно для жизни. Из этих же соображений запрещено висеть на подножках или бежать за движущимся транспортом, не успевшие совершить посадку должны отойти от транспортного средства и ожидать прибытия следующего только на посадочных площадках, а где их нет – на тротуаре или обочине. В зимнее время, ожидая транспорт на остановке, надо помнить о том, что на скользкой дороге подъезжающий к остановке транспорт может пойти «юзом». В этом большая опасность для тех, кто близко стоит у края тротуара или проезжей части. Если машина подходит, не старайтесь встать в первом ряду нетерпеливой толпы – могут вытолкнуть под колеса.

В общественном транспорте не едят и не курят. Не входят в вагон с мороженым в руках. Не стряхивают снег или дождевые капли с одежды. Проездные билеты и мусор не бросают на пол. Чихая и кашляя, используют носовой платок. Не приводят в порядок свою внешность, не чистят ногти, не ковыряют в ушах и зубах. Не засыпайте во время движения: опасно не только проспав свою остановку, сколько получить травму при резком торможении или маневре.

Родители должны следить, чтобы дети не пачкали ногами сидения и одежду других. Газеты не разворачивают, а читают в сложенном виде. Не следует заглядывать в газету или книгу соседа, чтобы не беспокоить его. Пристально не разглядывают пассажиров. Громкий разговор и смех мешают людям. Не прислоняйтесь к дверям, по возможности избегайте езды на ступеньках и в проходе.

Водитель, кондуктор и контролер вправе требовать от всех пассажиров

выполнения правил пользования общественным транспортом, в свою очередь, они должны помнить, что призваны обслуживать пассажиров и все свои требования предъявлять в спокойной и вежливой форме.

В Правилах дорожного движения есть пункт гласящий о том, что пассажиры не должны создавать помех водителю и отвлекать его от управления транспортным средством. Садясь в автомобиль, мужчина открывает дверь и пропускает вперед женщину или более старшего мужчину. Первым из машины выходит мужчина и помогает женщине или пожилому мужчине, провожает их до дверей дома. Оставаться сидеть в машине невежливо. Хотя Правила дорожного движения разрешают перевозить на переднем сидении детей, достигших 12 лет, этого следует избегать.

Культура движения пешеходов – это, прежде всего, знание и точное соблюдение Правил и безопасности дорожного движения, внимательность и осторожность на улице и на дороге, это уважение к нелегкому труду водителей.

Общие обязанности пешеходов, согласно Правилам дорожного движения, несложны, и их нетрудно запомнить. Но кроме Правил следует соблюдать и некоторые другие неписанные правила, которые основаны на нормах поведения и целесообразности. Но, повторяем, прежде всего – это знание пешеходами Правил дорожного движения, которые не выходят зачастую за пределы умения различать цвета светофора. Сейчас каждый третий из числа погибших на дороге гибнет по своей вине, набегают, находят машину, врезаются в нее, словно у них, а не у машины отказывают вдруг тормоза. Иногда законы дорожного движения в состоянии сами, без посредников, потребовать должного к себе уважения, без суда и следствия, без права обжалования выносит приговор тем, кто пренебрегает ими. В Правилах дорожного движения устанавливается для водителей порядок проезда железнодорожного переезда.

Тротуар для пешехода, как известно, все равно, что проезжая часть для водителя. Поэтому на тротуаре, пешеходной дорожке следует соблюдать

выработанный опытом порядок: придерживаться правой стороны по ходу своего движения. В таком случае встречные потоки не будут сталкиваться, это особенно важно в «часы пик», когда утром торопятся на работу или вечером домой. Встречных надо обходить с правой стороны. Скорость пешего передвижения ничем не регламентирована, кроме желания или возможности каждого человека. Невежливо заглядывать в окна проходящих автомашин. На тротуаре, пешеходной дорожке, также как и на проезжей части дороги, пешеходы должны соблюдать нормы культуры движения.

Причины дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков

Содержание

1. Понятие детского дорожно-транспортного травматизма. Анализ повреждений у детей при ДТП.
2. Причины попадания детей и подростков в ДТП.
3. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.

1. Понятие детского дорожно-транспортного травматизма. Анализ повреждений у детей при ДТП

По усредненным данным ежегодно на улицах и дорогах страны гибнет 1500 и получает ранения 24000 несовершеннолетних участников дорожного движения. Около четверти (26,8%) всех пострадавших детей – это подростки от 14 до 16 лет. Каждый пятый пострадавший ребенок не достиг восьмилетнего возраста. Более половины (55%) пострадавших составили школьники в возрасте от 7 до 14 лет: из 100 пострадавших – 9 получают смертельные ранения. Тяжесть травмирования детей других возрастных групп несколько ниже: 5 погибших из 100 пострадавших в возрасте от 7 до 14 лет и 7 – от 14 до 16 лет.

Безусловно, что детский дорожно-транспортный травматизм реально

сказывается на неблагоприятной демографической ситуации в нашей стране. При анализе детского дорожно-транспортного травматизма выявлено, что «группу риска» составляют мальчики школьного возраста. Наибольшее число автодорожных происшествий с детьми происходит в марте (12%) и сентябре (14%). Наиболее опасным для детей является вечернее время, «пик аварийности» приходится на период от 16 до 20 часов (больше 30%).

Одним из важнейших показателей, характеризующих состояние травматологической помощи детям, является смертность. Однако статистические данные, касающиеся смертности в дорожно-транспортных происшествиях, нельзя считать абсолютно достоверными, т.к. по действующей инструкции ГИБДД о порядке учета и регистрации ДТП к числу погибших относятся только пострадавшие, гибель которых регистрируется на месте происшествия. До 80% смертельных случаев при ДТП происходит до поступления пострадавших в стационары.

Ведущая по частоте причина гибели больных - шок и кровопотеря. Однако в последние годы число погибших от шока сократилось на 10%. Более половины детей данной группы погибла на месте происшествия до прибытия бригады скорой помощи. 41% среди погибших в стационаре умерло в течение первых суток. В группе пострадавших с разрушением жизненно-важных органов наиболее часто имело место разрушение вещества головного мозга, существенно реже причиной смерти становились повреждения легких, печени и сердца.

В основном, дети получают ранения различной степени тяжести, которые чрезвычайно опасны - это черепно-мозговые травмы, в сочетании с тяжелыми повреждениями органов грудной и брюшной полости, переломами конечностей. Травмы, полученные в результате наезда на ребенка транспортного средства, особенно тяжелы. Тяжелыми бывают травмы и при ударе об острые углы и грани, а также жесткие конструкции автомобиля.

Последствия автотравм, чаще всего, оставляют на всю жизнь физические увечья и морально-психологические потрясения и не всегда

проявляются сразу. В среднем, каждый ребенок с автотравмой проводит на больничной койке около двух месяцев, а срок реабилитации составляет 8-10 лет.

2. Причины попадания детей и подростков в ДТП

Переход проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода.

95% несчастных случаев с детьми на дорогах возникает по данной причине в обманчивых ситуациях, когда детям кажется, что опасности нет, и они успеют перейти дорогу в неустановленном месте или вне пешеходного перехода. Однако в силу своих возрастных и психофизиологических особенностей поведения, они не могут этого сделать, так как дети дошкольного и младшего школьного возраста не осознают опасности.

По данным социологических исследований 9 из 10 пострадавших вовремя не заметили приближающийся транспорт и ошибочно считали, что они находятся в безопасности. В результате произошли наезды.

Несчастные случаи происходят и по вине водителя, который, увидев бегущих детей, не снижает скорость, считая, что они успеют перебежать дорогу. Практика показывает, что водители нередко воспринимает детей как "модель" взрослого человека, не понимая их психофизиологических особенностей поведения на дороге.

Вместе с тем исследования показывают, что основной причиной ДТП являются психофизиологические и возрастные особенности поведения детей на улицах и дорогах. Дети попадают в ДТП из-за не сформированности координации движений, неразвитости бокового зрения, неумения сопоставить скорость и расстояние, отсутствия навыков ориентации в пространстве, в том числе есть трудности в ориентации, связанные с одеждой (капюшон, тугий шарф, шапка и т.д.) и другие причины.

Выход на проезжую часть из-за сооружений, стоящих или движущихся транспортных средств, зеленых насаждений, строений и других препятствий,

закрывающих обзор видимости.

Чувство опасности у детей развито недостаточно, поэтому они порой стремятся бросаются на проезжую часть из-за закрытого обзора, забывая о мерах предосторожности.

Выбегая на проезжую часть, ребенок видит, как правило, большие грузовые машины и не понимает, что за ними могут ехать с большей скоростью легковые автомобили. В результате происходит наезд.

Кроме того, нередко дети пропускают автомобили, приближающиеся слева, выскакивают на проезжую часть, не замечая транспортных средств, идущих справа в противоположном направлении и попадают в ДТП.

Водители часто не замечают детей на проезжей части из-за их маленького роста. Когда они внезапно появляются перед близко движущимся автомобилем, водители не в состоянии свернуть в сторону и своевременно затормозить.

Неподчинение сигналам регулирования.

В силу своих психофизиологических особенностей поведения на дороге, дошкольники и дети младшего школьного возраста медленно реагируют на смену сигналов светофора.

Они считают, что если горит красный сигнал светофора, а транспорта нет, то они успеют перейти дорогу, не понимая, что автомобиль может появиться внезапно на большой скорости и в результате произойдет наезд. Многие дети не понимают значения зеленого мигающего сигнала, который горит всего 3 секунды. Видя зелёный мигающий сигнал, они переходят дорогу и попадают в ДТП.

Дети не знают значения светофоров с дополнительной секцией. На перекрестках наезды часто происходят из-за того, что на зелёный сигнал одновременно с пешеходом поворачивают автомобили, и водители не всегда пропускают пешеходов, особенно детей, которых они не видят из-за их маленького роста.

Нахождение на дороге дошкольников и младших школьников без

сопровождения взрослых.

Дети, оказавшиеся на проезжей части без сопровождения взрослых попадают в ДТП именно по этой причине. Дошкольники и младшие школьники не могут самостоятельно ориентироваться в пространстве, не осознают опасности транспортных средств. Они считают, что если они видят автомобиль, то и водитель их тоже видит и остановится. Но этого не происходит и дети попадают в ДТП по вине взрослых, которые предоставили своим детям самостоятельность в переходе проезжей части дороги.

Игра вблизи и на проезжей части.

В силу возрастных особенностей поведения дети не всегда понимают опасности игр вблизи и на проезжей части. Они легко увлекаются игрой, не замечая опасности на дороге. Мяч для них гораздо важнее приближающегося автомобиля. В результате неожиданного появления ребенка на проезжей части происходит наезд.

Движение детей вдоль проезжей части при наличии тротуара.

Дети, легко увлекаясь разговорами, увидев что-то интересное на улице, могут, совершенно не думая об опасности, неожиданно оказаться на проезжей части или идти по ней вместо тротуара. Если водитель не видит ребенка на проезжей части из-за его маленького роста, или при повороте автомобиля, то в результате такой ситуации и происходит наезд.

Движение детей по проезжей части в направлении, попутном движению транспортных средств.

Дети не знают правила о движении по проезжей части в сельской местности, где нет тротуара или обочины. В результате они идут, как им удобно. Но, если они идут в направлении, попутном движущемуся транспорту, то они могут быть не замечены водителями. В результате происходит наезд.

Незнание правил перехода перекрестка.

Одной из причин ДТП может быть переход дороги не по пешеходному переходу на перекрестке, а по его центру. Не ожидая появления ребенка в

зоне перекрёстка, а не на пешеходном переходе, водитель не успевает затормозить и происходит наезд.

Неправильный выбор места перехода проезжей части при высадке из маршрутного транспорта.

ДТП достаточно часто происходят в зоне остановки маршрутного транспорта. Выйдя из маршрутного транспорта, дети начинают обходить его спереди и попадают под движущийся за ним транспорт. Обходя транспорт сзади, дети не видят встречного транспорта и также попадают в ДТП.

Езда на велосипедах, самокатах, роликовых коньках по проезжей части дороги.

Не зная правила дорожного движения о том, что ездить на велосипеде по проезжей части разрешается только с 14 лет, дети катаются на велосипеде, роликах и самокатах там, где им удобно, нередко выезжая на проезжую часть. В результате происходит ДТП.

Бегство от опасности в потоке движущегося транспорта.

Дети, находясь на проезжей части, не могут рассчитать свои возможности. Они считают, что чем быстрее они будут бежать от транспортных средств, тем безопаснее. При попадании детей в поток движущегося транспорта происходит наезд.

Переход проезжей части дороги не под прямым углом, а по диагонали.

Стремясь успеть на остановку к подъезжающему маршрутному транспорту, дети бегут по диагонали, смотрят при этом только вперед, не замечая приближающегося транспорта, и попадают в ДТП.

3. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма

Обеспечение безопасности движения – важная государственная задача. Особое значение в решении этой проблемы имеет заблаговременная и правильная подготовка всех участников дорожного движения, в ходе которой особое внимание следует уделить самым маленьким участникам – детям.

Причиной ДТП чаще всего является незнание элементарных основ

правил дорожного движения, безучастное отношение взрослых к поведению детей на проезжей части, не объяснение детям со стороны родителей ситуаций, которые могут возникать с ними при нахождении на улице.

Транспортная среда – улицы и дороги, постоянно возрастающая интенсивность дорожного движения, требуют от всех участников этого процесса умения наблюдать: осматривать улицу, издали замечать, оценивать скорость и направление движения машин, предвидеть возможность появления транспорта из-за разных предметов, мешающих обзору. Поэтому родители и педагоги должны чаще обращать внимание детей на их действия и поведение в различных дорожно-транспортных и других экстремальных ситуациях.

Основные задачи профилактики детского дорожно-транспортного травматизма:

- создание организационно-педагогических условий для повышения уровня знаний детьми основ безопасного поведения на дороге, Правил дорожного движения;
- формирование секций и детских объединений, осуществляющих комплексные образовательные программы обучения безопасному поведению на дороге;
- оснащение специализированных учебных кабинетов для организации профильной подготовки старших школьников, профессиональное ориентирование подростков;
- сохранение жизни и здоровья детей и подростков, снижение числа дорожно-транспортных происшествий с их участием;
- воспитание транспортной культуры безопасного поведения на дорогах детей и подростков;
- профилактика правонарушений несовершеннолетними в сфере дорожного движения.

Опасности на дороге. Основные причины ДТП.

Поведение водителя и пассажиров в опасных ситуациях.

Методы предотвращения ДТП

Содержание

1. Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки.
2. Понятие и механизм дорожно-транспортного происшествия. Виды ДТП. Причины возникновения ДТП.
3. Действия на месте ДТП. Разбор и расследование ДТП.
4. Первая медицинская помощь пострадавшим при автомобильных катастрофах.
5. Профилактика дорожно-транспортных происшествий.

1. Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки

Аварийная сигнализация должна быть включена:

- при дорожно-транспортном происшествии;
- при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена;
- при ослеплении водителя светом фар;
- при буксировке (на буксируемом механическом транспортном средстве);
- при посадке детей в транспортное средство, имеющее опознавательные знаки «Перевозка детей» (здесь и далее опознавательные знаки указаны в соответствии с Основными положениями), и высадке из него.

Водитель должен включать аварийную сигнализацию и в других случаях для предупреждения участников движения об опасности, которую может создать транспортное средство. При остановке транспортного средства и включении аварийной сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии знак аварийной остановки должен быть незамедлительно выставлен:

- при дорожно-транспортном происшествии;

- при вынужденной остановке в местах, где она запрещена, и там, где с учетом условий видимости транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями.

Этот знак устанавливается на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности. Однако это расстояние должно быть не менее 15 м от транспортного средства в населенных пунктах и 30 м - вне населенных пунктов. При отсутствии или неисправности аварийной сигнализации на буксируемом механическом транспортном средстве на его задней части должен быть закреплен знак аварийной остановки.

2. Понятие и механизм дорожно-транспортного происшествия. Виды ДТП. Причины возникновения ДТП

Дорожно-транспортным (ДТП) называется происшествие, возникшее в процессе движения механических транспортных средств и повлекшее за собой гибель или телесное повреждение людей, повреждение транспортных средств, грузов или иной материальный ущерб.

По тяжести последствий ДТП делятся на три группы: со смертельным исходом, с телесными повреждениями людей и с материальным ущербом. В зависимости от степени тяжести последствий ДТП делятся на повлекшие: материальный ущерб, легкие телесные повреждения, телесные повреждения средней степени тяжести и тяжкие, смерть потерпевшего, особо тяжкие последствия (погибло 4 и более или ранено 15 и более человек).

В число наиболее распространенных видов ДТП входят: столкновения, опрокидывания, наезды на препятствия, наезды на пешеходов, наезды на велосипедистов, наезды на стоящие транспортные средства, наезды на гужевой транспорт, наезды на животных, падение пассажиров, прочие происшествия.

К дорожно-транспортным происшествиям могут привести технические неисправности тормозной системы, рулевого управления, приборов

освещения и сигнализации, шин, ходовой части.

По вине водителей происходят дорожно-транспортные происшествия по следующим причинам: превышение скорости движения, неправильный выбор дистанции и интервала, нарушение правил проезда остановки общественного транспорта, нарушение правил проезда перекрестков, нарушение правил обгона, выезд на полосу встречного движения, неправильное маневрирование, резкое торможение на скользкой дороге, ослепление водителя светом фар встречного автомобиля, эксплуатация технически неисправного автомобиля, несвоевременное употребление мероприятий по невнимательности, неопытность или снижение трудоспособности под влиянием утомления или опьянения, нарушение правил размещения, крепления и перевозки грузов.

Основные причины ДТП по вине пешеходов: переход в неустановленном месте, неожиданный выход на проезжую часть из-за препятствий, игнорирование сигналов регулирования, игры на проезжей части, нарушение велосипедистами и водителями мопедов правил маневрирования.

К неблагоприятным дорожным условиям, которые вызывают ДТП. относятся: скользкое и неровное покрытие, неудовлетворительное состояние обочины, отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, недостаточная освещенность проезжей части, отсутствие изгородей и сигнализации в местах выполнения работ, отсутствие дорожных знаков или неправильное их расположение или применение, неисправность светофора, недостаточная видимость и ограниченная обзорность.

Механизм каждого дорожно-транспортного происшествия имеет свои особенности. Все сведения о дорожно-транспортных происшествиях, входящих в государственную статистическую отчетность (т.е. в которых погиб или получил телесные повреждения хотя бы один человек), вносятся в карточку учета, составляемую на каждое такое происшествие. Эти сведения содержат данные, характеризующие:

1) место совершения ДТП (дорога и ее категория, населенный пункт и его статус, улица населенного пункта и ее категория);

2) вид и схема ДТП с указанием количества транспортных средств, участвовавших в происшествии, и пострадавших;

3) сведения о дорожных условиях (элементы плана и профиля дороги, ширина проезжей части, обочин, тротуаров, разделительной полосы, а также вид покрытия, состояние, освещение, погода, дорожные условия);

4) сведения о транспортных средствах, участвовавших в ДТП (регистрационный номер и все сведения, содержащиеся в техническом паспорте, тип транспортного средства, его цвет и техническое состояние, полученные повреждения, нахождение в розыске и т.п.);

5) сведения: об участниках ДТП (некоторые анкетные данные, наличие водительского удостоверения и водительский стаж, время нахождения за рулем, причины и тяжесть последствий ДТП и некоторые другие).

На основании анализа карточки учета ДТП можно сделать важные выводы в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий. При этом мероприятия профилактического плана могут затрагивать все элементы системы человек — автомобиль — дорога.

3. Действия на месте ДТП. Разбор и расследование ДТП

При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

остановить (не трогать с места) транспортное средство;

включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь);

не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую помощь», а в экстренных случаях - доставить пострадавших на своем или попутном транспорте в ближайшее лечебное учреждение. Сообщить свою фамилию, регистрационный знак

транспортного средства и возвратиться к месту происшествия;

освободить проезжую часть, если в результате ДТП движение других транспортных средств затруднено. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в больницу водитель должен предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места ДТП;

сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

Документы, оформляемые на месте ДТП

В случае, когда ДТП не повлекло тяжелых последствий, инспектор ГИБДД составляет протокол об административном правонарушении. К протоколу прилагаются:

схема ДТП;

описание механических повреждений транспортных средств;

объяснения участников и очевидцев ДТП.

Копия протокола вручается лицу, совершившему правонарушение, а также потерпевшему по его просьбе.

При ДТП, повлекшем тяжелые последствия (причинение тяжелых или средней тяжести телесных повреждений, гибель людей, причинение крупного материального ущерба), составляются следующие документы:

справка о ДТП;

протокол осмотра и проверки технического состояния транспорта;

схема ДТП (выполняется на бумаге - миллиметровке);

акт медицинского освидетельствования о наркотическом или алкогольном опьянении участников ДТП;

объяснение водителей, причастных к ДТП, и свидетельства очевидцев.

Порядок рассмотрения материалов ДТП

Материалы по ДТП, не повлекшему тяжелых последствий,

направляются в группу разбора ГИБДД, где после дополнительной проверки принимается решение о привлечении участников ДТП к административной ответственности.

Рассмотрение материалов об административном правонарушении должно быть проведено в 15-дневный срок со дня их поступления в отдел ГИБДД. Обжалование постановления должно быть совершено в течение 10 дней со дня вынесения постановления. Жалоба подается в вышестоящий орган или в суд. Решение суда является окончательным.

В случае тяжелых последствий ДТП материал поступает в орган дознания ГИБДД, который выносит постановление об отказе в возбуждении уголовного дела либо направляет материал следователю для решения вопроса о возбуждении уголовного дела. Орган дознания обязан принять решение по материалам ДТП в срок не более 10 суток со дня поступления в отдел ГИБДД. При поступлении материалов к следователю последний принимает решение об отказе в возбуждении уголовного дела либо, при наличии признаков состава преступления, возбуждает уголовное дело по ст. 264,265 УК РФ.

4. Первая медицинская помощь пострадавшим при автомобильных катастрофах

Оказывающему медицинскую помощь пострадавшему в ДТП отводится очень мало времени. Так, при остановке дыхания и кровообращения — всего 5-7 мин, при сильном кровотечении — до 10-15 мин, после получения травм — до 30 мин. Медики признают, что значительная часть летальных исходов из числа пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях происходит из-за несвоевременности принятия мер и отсутствия у участников движения элементарных знаний и умений по оказанию неотложной медицинской помощи. Прибытие же автомобиля скорой помощи к месту ДТП следует ожидать не ранее, чем через 20 мин после вызова, а в глухих районах это время может увеличиваться до 1-1,5 ч и более. Таким образом, спасти

пострадавшего могут только участники дорожного движения, те кто оказался рядом и в первую очередь — водители, которым это вменено в обязанность.

При оказании ПМП необходимо:

- удалить пострадавшего из обстановки, вызвавшей несчастный случай;
- устранить опасные для жизни пострадавшего состояния (шок, асфиксию, кровотечение);
- установить степень повреждений, возможность транспортировки;
- перенести в защищенное, удобное для оказания мер помощи место;
- оказать требуемую помощь.

5. Профилактика дорожно-транспортных происшествий

Обеспечение безопасности дорожного движения – сложная многоплановая проблема. Поэтому меры по предупреждению ДТП и дорожно-транспортных преступлений должны носить комплексный характер. В настоящее время в нашей стране сложилась государственная система обеспечения безопасности дорожного движения, включающая в себя разветвленную сеть органов и организаций, каждая из которых в пределах своей компетенции осуществляет меры по предупреждению ДТП и снижению их тяжести и последствий.

Особое место среди них занимают органы внутренних дел и их специализированная служба безопасности дорожного движения (УДП-ОДП).

На службу дорожной полиции, в частности, возложены следующие функции:

- регулирование движения транспорта и пешеходов;
- выявление и пресечение нарушений Правил дорожного движения;
- контроль за содержанием дорожной сети;
- надзор за техническим состоянием транспорта;
- регистрация и учет автотранспортных средств;
- учет и анализ ДТП и причин и условий их возникновения, а также принятие мер к их устранению;

- применение к нарушителям установленных законом мер воздействия;
- организация и проведение агитационно-пропагандистской работы.

Осуществляя регулирование дорожного движения, выявляя и пресекая нарушения Правил дорожного движения, сотрудники УДП обеспечивают безопасное функционирование транспорта, укрепляют дисциплину всех участников движения. В профилактической деятельности УДП важное место отводится надзору за техническим состоянием транспортных средств (проведение периодических технических осмотров, контроль исправности транспорта на улицах и дорогах). Осуществляемый УДП контроль за состоянием дорожной сети также имеет большое профилактическое значение, поскольку направлен на снижение числа ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог.

На службу УДП возложена также задача вести учет и анализ ДТП, причин и условий их возникновения. Определенное внимание в этой работе следует уделять и анализу сведений о лицах, пострадавших в ДТП. Агитационно-пропагандистская работа среди водителей автотранспортных средств: разъяснение законодательства по вопросам безопасности дорожного движения, информирование граждан о дорожно-транспортных происшествиях и преступлениях, их причинах, условиях и последствиях, а также о проделанной и планируемой на перспективу работе по повышению безопасности дорожного движения.

Служба УДП может применять к нарушителям Правил дорожного движения и иных нормативов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения, административно-правовые меры воздействия. Значительную помощь службе дорожной полиции в профилактике дорожно-транспортных происшествий и преступлений оказывают внештатные сотрудники.

Правила поведения пассажиров на городском общественном транспорте.

Условия безопасности при пользовании общественным транспортом

Содержание

1. Виды общественного транспорта.
2. Методы защиты от нападения. Самооценка поведения.
3. Правила обеспечения сохранности личных вещей.
4. Криминальные опасности на транспорте.
5. История развития городского транспорта.
6. Приоритет маршрутных транспортных средств.
7. Правила поведения в общественном транспорте.

1. Виды общественного транспорта

Общественный транспорт — пассажирский транспорт, доступный и востребованный к использованию широкой публикой. Согласно узкому толкованию общественного транспорта, транспортные средства, относимые к нему, предназначены для перевозки достаточно большого количества пассажиров одновременно и курсируют по определённым маршрутам (в соответствии с расписанием или реагируя на спрос). Более широкое толкование включает в это понятие также такси, рикш и тому подобные виды транспорта, а также некоторые специализированные транспортные системы.

За редким исключением, услуги общественного транспорта предоставляются за определённую плату. Транспортное средство не является при этом собственностью пассажира. В категорию общественного транспорта не попадают, например, школьные и служебные автобусы, внутренний транспорт крупных предприятий и организаций, воинские эшелоны и т. п., так как они не доступны широкой публике и не востребованы ей. Лифты и эскалаторы в зданиях и домах обычно не относят к общественному транспорту из-за узости предназначения (перевозка людей в пределах здания или дома).

Кроме того, такие виды транспорта как, например, самолёт, формально удовлетворяющие всем требованиям, на практике не всегда причисляются к

общественному транспорту из-за дороговизны поездки. По той же причине к общественному транспорту не относят роскошные заказные лимузины и иные экипажи, формально идентичные такси. Общественным транспортом также не являются экскурсионные автобусы, прогулочные суда и т. п. так как их функцией не является перевозка пассажира.

Виды общественного транспорта

Для перевозок пассажиров между городами используются самолёты (в горных районах также вертолёты), поезда, междугородние автобусы. Пассажирский водный транспорт практически полностью перешёл в нишу туристическо-экскурсионного транспорта (то есть не являющегося общественным), однако к междугородному общественному водному транспорту можно отнести морские и речные паромы, а также использующиеся в летнее время для перевозок пассажиров по рекам и озёрам суда на подводных крыльях (например, «Ракета», «Метеор», «Комета» и «Восход»). Гораздо реже в роли междугороднего общественного транспорта выступают троллейбус (междугородная линия в Крыму, линия Саратов — Энгельс) и трамвай (64-километровая линия вдоль бельгийского побережья).

Скорее внегородским, чем междугородним видом общественного транспорта можно назвать распространённые в горной местности канатные дороги. В городах с крутыми склонами иногда устраивается специализированный транспорт — фуникулёры, лифты, эскалаторы. Эскалаторы и лифты также устанавливаются в подземных и надземных пешеходных переходах. В городах, а также в сообщении между городами и пригородами самым распространённым видом общественного транспорта являются внутригородские автобусы. Их преимущество в том, что они практически не требуют специальной инфраструктуры. В России и некоторых других странах мира также широко распространены трамваи и троллейбусы. В настоящее время именно трамваи вновь, как и в начале XX века, становятся всё более популярным транспортом как в Европе, так и по всему миру. В сообщении между крупными городами и пригородами, в

пределах крупных агломераций большую роль играет железная дорога. Как правило, железная дорога совместно используется пассажирским и грузовым движением. В крупных городах, имеющих чётко выраженные массовые пассажиропотоки, строится метро — особый вид внутригородской железной дороги, полностью обособленной как от уличного транспорта, так и от прочего железнодорожного транспорта. В зависимости от условий метро строят в тоннелях глубокого и мелкого заложения, по поверхности земли или на эстакадах.

Экзотическими видами городского общественного транспорта являются монорельс и трамвай на шинах. Встречаются использующиеся в пределах городов неэкскурсионные суда (речные трамвайчики), также относящиеся к общественному транспорту. В России и других странах с холодной зимой их широкому использованию мешает замерзание водоёмов.

2. Методы защиты от нападения. Самооценка поведения

Для защиты от нападения в общественном транспорте:

- Ожидайте общественный транспорт в хорошо освещенных местах.
- По возможности садитесь ближе к водителю или кондуктору, лучше у двери, чтобы можно было быстро выйти. В пустых электричках садитесь в первый вагон. Не занимайте место у окна, поскольку вас могут заблокировать, лишив свободы маневра.
- Во время поездки контролируйте поведение других пассажиров и ситуацию в салоне. Если ваш сосед каким-либо образом вас беспокоит, пересядьте на другое место.
- Никому не говорите, куда направляетесь и когда будете выходить. Следите за тем, чтобы ваш разговор со знакомым не подслушали сидящие рядом.
- Если, выйдя из общественного транспорта, вы увидите, что за вами кто-то идет, направляйтесь в сторону хорошо освещенных, многолюдных мест.

— Не ловите частные машины, а закажите такси по телефону, спросив у диспетчера номер машины. Если вас предлагают подвезти малознакомые люди, прежде чем сесть к ним в машину, позвоните своим близким или знакомым и сообщите номер машины на которой поедете. Не садитесь в машину если там уже есть пассажиры. Не соглашайтесь брать попутчиков.

— Садитесь на заднее сидение, но не за водителем, чтобы тот не смог заблокировать вашу заднюю дверь. По этой же причине избегайте автомобили с центральным замком.

— Прибыв на место, попросите водителя подождать, пока вы не войдете в здание.

3. Правила обеспечения сохранности личных вещей в наземном городском пассажирском транспорте

Структура современных городов более ориентирована на тех, кто передвигается пешком или в общественном транспорте. При пользовании им следует всегда помнить следующие правила личной безопасности. Не засыпайте и не забывайтесь во время движения, не заглядывайтесь в окно, если на полу стоит ваша сумка или чемодан. Если нет свободного сидячего места, постарайтесь стоять в центральном проходе. Не стойте около дверей, так как именно здесь Вы чаще всего можете быть ограблены кем-нибудь из выходящих. После выхода из салона лучше подождать, пока автобус отъедет, и лишь потом переходить улицу. Выходя из общественного транспорта, подождите, пока схлынет толпа или же наоборот выйдите первым. В любом случае избегайте давки.

Правила безопасности в метрополитене

Все чаще в вагонах метро находят самодельные взрывные устройства. В связи с этим обращайтесь внимание на оставленные в вагонах метро сумки, портфели, пластиковые пакеты. При обнаружении бесхозных предметов сообщите машинисту поезда или работникам метрополитена. Но если взрыв все-таки произошел и поезд остановился в тоннеле, не стремитесь, во что бы

то ни стало выбраться из вагона. В тоннеле проходят десятки электрических кабелей, они могут быть повреждены в результате взрыва. Но дверь, возможно, лучше открыть. Если вагон сильно задымлен, закройте органы дыхания платком и лягте на пол, как известно дым скапливается вверху. Металлический корпус вагона может быть под напряжением, поэтому старайтесь не касаться металлической части вагона. Лучше спокойно ожидать прибытия спасателей. Паника и бессмысленные действия — основные опасности в такой ситуации.

Общие правила безопасности в метро

Никогда не стойте у края платформы. Ожидая поезда, стойте у стены или в середине станции до момента открытия дверей поезда. В противном случае вы рискуете попасть под колеса приближающегося поезда вследствие давки или намеренных действий, направленных против Вас. Подходите к дверям вагона только после остановки поезда и выхода пассажиров. Если в вагоне много людей, пропустите один-два поезда, чтобы не быть сдавленным толпой.

Если поезда долго нет, или в метро давка, воспользуйтесь другими линиями метро или наземным транспортом. Увидев упавшего на рельсы человека, немедленно пошлите двух-трех находящихся рядом людей сообщить об этом дежурному по станции. Одного человека поставьте на краю платформы у выхода из тоннеля, чтобы тот подавал сигнал остановки машинисту поезда, размахивая вверх-вниз любой яркой тканью. Если человек в состоянии сам выбраться наружу, помогите ему, следя, чтобы он не коснулся контактной шины с деревянным «пеналом» у края платформы.

Если человек не может быстро выбраться наружу при приближении поезда, крикните ему, чтобы он либо бежал вперед до конца станции, либо лег между рельсами и не вставал до отхода поезда. Находясь на эскалаторе, исходите из того, что он в любой момент может остановиться, поэтому крепко держитесь за поручни.

В поезде, если есть возможность, отдавайте предпочтение

центральным вагонам, которые в случае аварии страдают меньше, чем головные и хвостовые. В вагоне, обращайте внимание на оставленные сумки, портфели, свертки, игрушки, банки и другие бесхозные предметы, в которых могут находиться самодельные взрывные устройства. Немедленно сообщите об обнаружении таких предметов водителю, машинисту поезда, любому работнику милиции. Не открывайте их, не трогайте руками, предупредите стоящих рядом людей о возможной опасности.

Правила безопасности в такси

Старайтесь пользоваться машинами, которые внушают больше доверия и имеют опознавательные надписи на кузове с указанием телефонного номера диспетчерской, а не только пластиковый фонарь на магните на крыше. Убедитесь в том, что счетчик работает правильно. Точно и четко называйте нужный адрес. Следите за тем, чтобы таксист вез Вас правильным и кратчайшим путем.

Правила безопасности в электропоездах

В электропоезде (электричке), если есть возможность, отдавайте предпочтение центральным вагонам, которые в случае железнодорожной катастрофы страдают меньше, чем головные и хвостовые, а также придерживайтесь следующих правил безопасности.

Выбирайте сидячие места против движения поезда, т.к. в случае если хулиганы бросят в окно камень, у вас гораздо больше шансов что он в вас не попадет. Располагайтесь (особенно вечером и ночью) в тех купе (вагонах), где уже кто-то есть. Не засыпайте, если Ваши попутчики вызывают у вас недоверие. Держите свет в купе включенным, даже если это мешает отдыхать. Не оставляйте двери приоткрытыми, так как это позволяет видеть из коридора то, что происходит в купе. Когда вы едете в плацкартном вагоне или вагоне электрички, держите документы или бумажник в надежном месте, сумку — поближе к стене. На промежуточных станциях во время выхода пассажиров, воры могут легко воспользоваться всеобщей суматохой, быстро пробежав через вагон, поэтому держите поближе к себе сумку, пиджак и

личные вещи, не оставляйте их на соседнем сиденье.

4. Криминальные опасности на транспорте

По популярности воровство занимает следующее после вокзалов и рынков место. В общественном транспорте карманники обычно работают в проходах у дверей, где внимание выходящих пассажиров рассеяно, а пропаша обнаруживается, когда автобус давно скрылся за дальним поворотом. Чаще всего они действуют группой. Один шарит по карманам, а еще двое или трое оттирают от взглядов пассажиров жертву. Условно карманников, промысляющих в общественном транспорте, можно поделить на две категории. Одни выходят на промысел в часы пик, когда люди едут на работу либо возвращаются с нее. В это время общественный транспорт, как правило, переполнен. Здесь применяется простая, но действенная схема – «притереться» сзади и потом обязательно передать «улов» по цепочке. В этом случае поймать за руку практически невозможно. Карманники редко работают поодиночке. Нередко напарником является женщина с располагающей внешностью.

В более-менее свободном салоне принцип «работы» меняется. Потенциальная жертва определяется по внешности, одежде, наличию драгоценностей. В этом случае искусственно создается суэта, толкотня для отвлечения внимания в тот момент, когда вор открывает или режет сумку, лезет в карман. При этом обычно карманники держат в руках так называемые «ширмы» (полиэтиленовые пакеты, верхнюю одежду или папки для бумаг), чтобы прикрыться от возможного наблюдения со стороны.

Зачастую карманники «вычисляются» будущую жертву в магазинах, возле обычных киосков при покупке различных товаров. Или смотрят в сберкассе, кто снимает деньги и какую сумму. При этом «наблюдатель» – не обязательно подросток или лицо подозрительной наружности. Это может быть девушка или вполне прилично одетый мужчина, кто угодно.

После оценки финансового состояния предполагаемой жертвы за ней

начинают следить. Обворовать могут не только в общественном транспорте, но и при посадке в него, в том числе в маршрутку. Один из группы начинает толкаться, дескать, чтобы успеть занять место. Доводит дело чуть ли не до скандала, но не сильного. Другой в это время тоже якобы пытается влезть за «клиентом» и, улучив момент, вытаскивает кошелек, который тут же передается по цепочке другим членам группы.

Хулиганство — один из наиболее распространенных видов насильственных преступлений в общественном транспорте. Хулиганские действия связаны с определенными видами свободного времяпрепровождения. Наибольшее их число приходится на вечернее время (от 18 до 24 часов). Почти половина хулиганских проявлений происходит в выходные и праздничные дни. Пьянство зачастую выступает одним из основных факторов, способствующих совершению хулиганства.

В полупустом автобусе, троллейбусе, трамвае следует всегда садиться ближе к водителю. В пригородных поездах не садитесь в пустой или последний вагон электрички. Если к вам кто либо пристает в общественном транспорте, пытается оскорбить, допускает непристойные выражения, то лучше всего сменить свое место. В часы пик в переполненном транспорте между пассажирами зачастую возникает перебранка. По возможности не включайтесь в нее, не подавайте реплик. В противном случае в ссору вовлекаются все новые и новые участники и вы сами можете оказаться в роли потерпевшего.

5. История развития городского транспорта

Когда города были небольшими, люди и по делам, и в гости добирались пешком. Шло время, расстояние увеличивалось, и появилась потребность в создании городского общественного транспорта. К началу XVIII века пассажиров, багаж и почту перевозили дилижансы и омнибусы, запряженные лошадьми. Однако дороги находились в столь плачевном состоянии, что поездки превращались в настоящее мучение. Со временем карету заменили

вагонами, а обычную дорогу - рельсами. Путь стал гладким и ровным, а езда – удобной и быстрой. Так в городах появилась конка (сеть конно-железных дорог). В 1880 году русский изобретатель Федор Аполлонович Пироцкий (1845 – 1898 гг.) испытал способ передачи электроэнергии по рельсам. В России электрический трамвай появился сначала в Киеве (1892 г.), а затем в Москве (1899 г.) и других городах. В наши дни трамвай по-прежнему востребован, и является одним из видов пассажирского транспорта в России. В конце XX века была разработана концепция скоростного трамвая. Подобные линии есть в Кривом роге, Новополоцке. В Волгограде скоростной трамвай пустили под землей, и часто называют эту линию «дешевым метро». Другим, менее популярным видом общественного транспорта в России является троллейбус. В СССР первый троллейбус пустили по Москве в 1934 году.

В конструкции троллейбуса сочетаются преимущества автобуса и трамвая, но данный вид общественного транспорта мало используется в современной России из-за своей громоздкости и непрактичности. В крупных городах России одним из самых популярных видов общественного транспорта можно смело назвать метро. Первая линия метро открылась в Москве в 1935 году. Сегодня оно работает в таких крупных российских городах как Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Новосибирск, Самара и Екатеринбург. Однако первенство в рейтинге самых популярных видов общественного транспорта в России занимают автобусы и маршрутное такси благодаря своей мобильности и скорости передвижения. Несмотря на довольно противоречивое название «маршрутное такси», данный вид транспорта является общественным. Постановлением правительства был утвержден ряд требований к данному общественному транспорту: прописан маршрут, с пассажиров взимается фиксированная стоимость проезда, водитель несет ответственность за перевозимых им пассажиров. Таким образом, в России существуют и действуют различные виды общественного транспорта.

6. Приоритет маршрутных транспортных средств

Вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, кроме случаев выезда из депо. На дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных знаками 5.11, 5.13.1 - 5.13.2, 5.14, запрещаются движение и остановка других транспортных средств на этой полосе. Если эта полоса отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки, то при поворотах транспортные средства должны перестраиваться на нее. Разрешается также в таких местах заезжать на эту полосу при въезде на дорогу и для посадки и высадки пассажиров у правого края проезжей части при условии, что это не создает помех маршрутным транспортным средствам. В населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенной остановки. Водители троллейбусов и автобусов могут начинать движение только после того, как убедятся, что им уступают дорогу.

7. Правила поведения в общественном транспорте

Все многообразие средств передвижения, называемых получившим в наши дни негативное значение выражением «общественный транспорт», можно условно разделить на две большие группы: 1) внутригородской транспорт (автобусы, троллейбусы, трамваи, такси, метро); 2) транспорт дальнего следования (самолеты, поезда, теплоходы).

Входя в салон автобуса, трамвая, троллейбуса или вагон метро, вам нет необходимости приветствовать всех пассажиров, находящихся там. Поздороваться можно лишь со знакомыми или теми, кого вы уже неоднократно встречали в поездках по городу. При этом во время приветствия последних достаточно лишь слегка наклонить голову и улыбнуться. Однако, если человек не желает отвечать на приветствие, лучше

всего не настаивать и при следующей встрече можно также не приветствовать попутчика.

При входе в городской транспорт первыми пропускают женщин, детей, пожилых людей и тех, кто занимает более высокое общественное положение (если уж вам посчастливилось встретить их в салоне переполненного автобуса или троллейбуса). При этом можно помочь им зайти в салон, предварительно спросив на то разрешения. При выходе из транспорта первыми должны выходить мужчины и те, кто младше. Правила хорошего тона предписывают мужчинам помогать выходить из салона автобуса или троллейбуса женщинам и тем, кто нуждается в такой помощи. Подчиненному вовсе не обязательно подавать руку и помогать выходить из транспорта своему начальнику или тому, кто занимает более высокое социальное положение, если только это не женщина.

Сидячие места в городском транспорте должны занимать пожилые люди, инвалиды, дети и женщины. Мужчины могут сесть лишь на свободные места только в том случае, если окружающие его попутчики выразили на то свое согласие. Поэтому, прежде чем занять свободное сидячее место, мужчина должен в вежливой форме спросить на то разрешения у пассажиров, находящихся рядом с ним. При этом громко кричать на весь салон, предлагая каждому попутчику занять свободное место, также не стоит. Женщины могут уступить место мужчине в том случае, если он — инвалид или глубокий старик.

Уступающий свое место не должен вскакивать, молча намекая стоящей рядом бабушке или инвалиду на то, что он может занять его место. В таких случаях следует говорить: «Пожалуйста» или «Разрешите предложить вам сесть». В ответ Человек, которому уступили место, должен произнести слова благодарности.

Пожалуй, каждый, кому приходится часто ездить в общественном транспорте, хоть раз оказывался в ситуации, когда кто-либо из обидевшихся пассажиров, которому не уступили место, начинал распекать сидящих

(особенно если это молодые люди) обвинять их в неуважении к старшему поколению и пр. Нужно сказать, что подобное поведение, согласно этикету, также считается грубостью. В таких случаях необходимо вежливо обратиться к сидящим с просьбой уступить место.

Нередко в городском транспорте можно увидеть людей, читающих газету или книгу. Неприличным это не считается. Ведь в наш век бешеных скоростей человек должен успевать так много сделать. Вот и совмещают некоторые приятное с полезным: чтение увлекательного детектива с поездкой на городском транспорте. Однако, если вы читаете газету и вам при этом не удалось занять свободное сидячее место, следите за тем, чтобы не мешать попутчикам. Не нужно громко переворачивать страницы или класть книгу на спину впереди стоящего или на голову перед вами сидящего.

В том случае, если по пути на работу в общественном транспорте вы встретили своего знакомого и пожелали обсудить последние новости своей насыщенной событиями жизни, нет нужды делать это слишком громко, так, чтобы ваши «секреты» стали достоянием окружающих вас людей. Разговаривать в транспорте следует негромко и при этом лучше всего отказаться от обсуждения вопросов, связанных с личной жизнью.

Не следует стоять в дверях, затрудняя остальным вход и выход. Но не надо и пытаться пролезть в середину переполненного салона. Если из-за давки невозможно самому передать кондуктору плату за проезд, можно попросить это сделать кого-нибудь из пассажиров, не забыв поблагодарить его за помощь. Если возникает необходимость перевезти с помощью общественного транспорта какой-либо крупногабаритный предмет, нельзя занимать им сидячие места. Когда возникает потребность совершить поездку с маленькими детьми, нужно строго следить, чтобы они не беспокоили пассажиров. Читать в салоне можно, но не нарушая покоя других пассажиров, не задевая их газетой или книгой. Неприлично заглядывать соседу через плечо с целью узнать, что он читает. Нельзя громко разговаривать, повышая и так чрезмерный звуковой фон. Естественно, не

стоит включать переносной магнитофон или радиоприемник - другие вряд ли оценят такую «заботу» об их досуге. В транспорте не принято исправлять или делать макияж, причесываться. Занятия личной гигиеной лучше завершить до выхода из дома.

Садиться в транспорт с едой, семечками, напитками, в пачкающей одежде неприлично. То же относится и к остро пахнущим продуктам вроде соленой рыбы - с подобной поклажей лучше пройтись пешком или взять такси - если, конечно, шофер согласится взять такого пассажира. Обязательно нужно сохранять билет до конца поездки и держать его наготове, чтобы исключить возможность неприятных инцидентов с контролерами. Не во всех странах принято уступать место в общественном транспорте. На Западе это может быть воспринято как оскорбление представительницами феминистских движений или бодрящимся старичком, нежелающим смириться с наступившей старостью. Но в России каждый обязан уступать место представителям определенных категорий людей. Мужчина должен уступать место всем женщинам, а женщина - беременным и пожилым людям. Обязательно - вне зависимости от вашего пола - нужно предложить сесть инвалиду, ребенку дошкольного возраста. Если кто-то уступил Вам место, не отказывайтесь, а поблагодарите словами и улыбкой. Не стоит ставить человека в неловкое положение, отказываясь сесть, и привлекая к нему, тем самым, излишнее внимание.

Аварийные ситуации, возникающие в общественном транспорте.

Правила безопасного поведения пассажиров при аварийных ситуациях

Содержание

1. Аварийные ситуации, возникающие в общественном транспорте.
2. Пожар в общественном транспорте.
3. Взрыв в общественном транспорте.
4. Правила безопасного поведения пассажиров при аварийных

ситуациях.

1. Аварийные ситуации, возникающие в общественном транспорте

Ежегодно тысячи людей пользуются услугами общественного транспорта: трамваями, троллейбусами, автобусами, маршрутными такси. Нередко данные виды транспорта становятся причиной возникновения чрезвычайных ситуаций: пожары, взрывы, столкновения, наезды, сход с рельсов. Это приводит к травмированию и гибели людей, нарушению экологического баланса в окружающей природной среде.

Чрезвычайные ситуации в общественном транспорте имеют свои особенности связанные со скоплением большого количества людей в замкнутом пространстве салона или вагона, высокой скоростью движения транспортного средства, возникновением неожиданных ситуаций на дорогах, резким торможением, ДТП.

2. Пожар в общественном транспорте

О том, что пожар может возникнуть в квартире, офисе или на промышленном предприятии знают все. Поэтому для предотвращения трагедий принимают различные противопожарные меры (приобретаются средства пожаротушения и защиты органов дыхания, устанавливается пожарная сигнализация, системы автоматического пожаротушения и т.д.). Тем не менее, пожар может возникнуть не только в помещении, но и в транспорте. Причин может быть множество: от неосторожного обращения с огнем, до неполадок в электрооборудовании автотранспорта. Такой пожар по ряду параметров отличается от пожара в здании.

В данном случае наибольшую опасность представляет пожар в общественном транспорте: автобусе, трамвае, троллейбусе, поезде и пр. Конечно же, сложно себе представить оснащение автобуса автоматическим пожаротушением, тем не менее огнетушитель должен быть в обязательном

порядке.

Для обеспечения безопасности кроме первичных средств пожаротушения в салонах автобусов и троллейбусов, в вагонах поездов и трамваев имеются аварийные выходы — это окна. На видных местах можно найти информацию о том, какие оконные проемы (купе) оборудованы дополнительными выходами.

Существует тут отличие и в требованиях по пожарной безопасности. Для транспорта не производится расчет пожарных рисков, не применяются специальные мероприятия по планировке и противопожарной защите, свойственные для защиты зданий и сооружений. Тем не менее, основные правила и требования по пожарной безопасности соблюдаться должны.

3. Взрыв в общественном транспорте

Причиной взрыва в общественном транспорте может быть подрыв взрывных устройств в ходе или при подготовке террористических актов. Причиной дополнительного взрыва на улице может быть столкновение транспортных средств непосредственно в первые минуты после совершения террористического акта, когда вначале происходит пожар, а затем взрыв топливных баков и емкостей с топливом в багажниках автотранспортных средств. Необходимо учитывать вероятность повторного взрыва радиоуправляемого промышленного или самодельного взрывного устройства, от звонка по телефону сотовой связи.

В общественном транспорте и метро признаками, свидетельствующими об опасности взрыва, может быть использование самодельных или промышленных взрывных устройств, нетипичных для данного места: неизвестный сверток, остатки различных материалов (проводов, изоляционной ленты). В общественных местах и транспорте должны обращать на себя внимание оставленные сумка, портфель, коробка.

Основными поражающими факторами при взрыве, вызывающими человеческие жертвы и большие разрушения, являются воздушная ударная

волна, термическое, осколочное действие, воздействие токсичных веществ продуктов взрыва или токсических соединений образовавшихся при последующем пожаре.

Психологический фактор:

- эффект внезапности и неожиданности;
- дезориентация, испуг, страх, паника в первые минуты после взрыва;
- массовые жертвы, контузии, ранения, дефрагментация тел, крики, стоны;
- настороженность и боязнь возможного повтора взрывов в ближайший период;
- неподготовленность населения и служб спасения к массовой травме в неожиданных местах.

4. Правила безопасного поведения пассажиров при аварийных ситуациях

В случае возникновения чрезвычайной ситуации придерживайтесь следующих правил:

- соблюдайте спокойствие, не паникуйте, действуйте слаженно, четко и организовано;
- по возможности как можно быстрее покиньте аварийное транспортное средство через двери, люки, оконные проемы, проломы. Отойдите на безопасное расстояние, при необходимости окажите помощь пострадавшим;
- при обнаружении бесхозных вещей на остановках или в салоне транспортного средства сообщите об этом водителю.

В целях сокращения чрезвычайных ситуаций связанных с общественным транспортом Вам, как пассажирам необходимо соблюдать следующие основные требования безопасности:

- ожидайте общественный транспорт только на специализированных остановках, при их отсутствии на тротуаре или обочине дороге рядом с указателем остановки;

- посадку в транспортное средство осуществляйте только после его полной остановки, открывания дверей и выхода пассажиров;

- в процессе посадки в транспорт не толпитесь у дверей, не толкайтесь и не мешайте друг другу;

- не пытайтесь покинуть транспортное средство во время его движения.

При возникновении пожара:

- Немедленно сообщите о пожаре водителю и пассажирам; потребуйте остановиться и открыть двери (или нажмите кнопку аварийного открывания дверей). Постарайтесь использовать для тушения очага пожара огнетушитель в салоне и подручные средства. Будьте осторожны! В троллейбусах и трамваях металлические части могут оказаться под напряжением в результате нарушения защитной изоляции проводов.

- При блокировании дверей используйте для эвакуации аварийные люки в крыше и выходы через боковые окна (открывать по инструкции, имеющейся на них). При необходимости, повиснув на поручнях, выбейте обоими ногами стёкла. В первую очередь спасайте детей и престарелых. Не допускайте паники, выполняйте все указания водителя.

- В любом транспорте имеются материалы, выделяющие при горении ядовитые газы, поэтому покидайте салон быстро, закрывая рот и нос платком или рукавом. Выбравшись из салона, отойдите подальше, так как могут взорваться баки с горючим и возможно замыкание высоковольтной сети.

- Немедленно через водителей проезжающих машин или по телефону сообщите о пожаре в пожарную часть и окажите посильную помощь пострадавшим.

Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при их возникновении

Содержание

1. Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при их

возникновении.

2. Пожар в метро. Действия при пожаре.
3. Безопасность на эскалаторе.
4. Экстремальные ситуации на платформе.
5. Терроризм. Криминальные опасности в метро.

1. Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при их возникновении

Метро - это огромная искусственная система, рельсовый вид общественного транспорта, которая проложена под землей. Аварийные ситуации в метрополитене возникают из-за столкновения и схода с рельсов поездов, взрывов, пожаров, разрушения конструкций эскалаторов, падения вещей и пассажиров на пути. Наиболее опасными зонами в метро являются турникеты, эскалаторы, перроны и вагоны.

Безопасное поведение в метро заключается в выполнении следующих правил:

- не пытайтесь пройти в метро бесплатно (удар створок турникета довольно сильный);
- не бегите по эскалатору, не ставьте вещи на его ступеньки, не садитесь на них, не стойте спиной по ходу движения;
- не задерживайтесь, выходя с эскалатора;
- не подходите к краю платформы и к вагону поезда до его полной остановки;
- не пытайтесь достать упавшую на пути вещь, обратитесь к дежурному по станции;
- в случае неожиданного разгона или разрушения ленты эскалатора следует перебраться на соседний эскалатор, перекатившись через ограждение.

При возникновении любой аварийной ситуации на городском общественном транспорте или в метро следует организованно и четко

выполнять указания водителя, кондуктора и машиниста поезда.

2. Пожар в метро. Действия при пожаре

Скученность пассажиров, насыщенность вагонов синтетическими отделочными материалами, замкнутость пространства, темнота могут даже не самый серьезный по наземным меркам пожар превратить в катастрофу. Во время пожара дым гораздо более страшен, чем сам огонь. Особенно в подземном пожаре, где замкнутое пространство тоннелей очень быстро заполняется смертельно опасными газовыми смесями.

Действия при пожаре в метро:

1. Почувствовав запах дыма, немедленно сообщите машинисту о пожаре по переговорному устройству и выполняйте все его указания. Постарайтесь не допустить возникновения паники в вагоне, успокойте людей, возьмите детей за руки. При сильном задымлении закройте глаза и дышите через влажный носовой платок, респиратор или противогаз.

2. Оставайтесь на местах, пока поезд движется в тоннеле. После прибытия на станцию и открытия дверей пропустите вперед детей и престарелых, затем выйдите сами, сохраняя спокойствие и выдержку. Сразу же сообщите о пожаре дежурному по станции и по эскалатору. Окажите помощь работникам метро, используя для тушения огнетушители и другие противопожарные средства, имеющиеся на станции.

3. При появлении в вагоне открытого огня во время движения постарайтесь потушить его, используя имеющиеся под сиденьями огнетушители или подручные средства. Если это возможно, перейдите в незанятую огнем часть вагона (лучше вперед) и сдерживайте распространение пожара, сбивая пламя одеждой или заливая его любыми негорючими жидкостями (водой, молоком и т.п.). Ни в коем случае не пытайтесь остановить поезд в тоннеле аварийным стоп-краном - это затруднит тушение пожара и вашу эвакуацию.

4. При остановке поезда в тоннеле не пытайтесь покинуть его без

команды машиниста; не прикасайтесь к металлическому корпусу вагона и дверям до отключения высокого напряжения по всему участку. После разрешения на выход откройте двери или выбейте ногами стекла, выйдите из вагона и двигайтесь вперед по ходу поезда к станции. Идите вдоль полотна между рельсами гуськом, не прикасаясь к токоведущим шинам (сбоку от рельсов) во избежание поражения электротоком при включении напряжения.

5. Будьте особенно внимательны при выходе из тоннеля у станции, в местах пересечения путей, на стрелках, так как возможно появление встречного поезда. Если оставленный вами поезд сдвинулся с места и нагоняет вас, прижмитесь к нише стены тоннеля. Немедленно сообщите дежурному по станции о случившемся и выполняйте его указания.

3. Безопасность на эскалаторе

Правила поведения на эскалаторе:

При нахождении на эскалаторе следует стоять справа, лицом по направлению движения, держаться за поручень, проходить с левой стороны и не задерживаться при спуске с него. Детей необходимо держать за руку или на руках, не разрешать им прислоняться к неподвижным частям эскалатора.

На платформе в ожидании поезда пассажирам следует размещаться равномерно по длине поезда. Нельзя бегать по эскалатору или сидеть на ступеньках. Если вы что-то уронили, не пытайтесь поднять. Если эскалатор начал разгоняться, перескочите на соседнюю лестницу.

4. Экстремальные ситуации на платформе

На платформе экстремальные ситуации возникают реже. И все же лучше не подходить близко к краю платформы. Кто-то на бегу может нечаянно толкнуть вас, вы сами можете поскользнуться и т.д. При посадке есть риск оказаться на рельсах: толпа толкает человека в проем между вагонами.

Если вы оказались на рельсах, не следует пытаться подтянуться за край платформы, поскольку под ней проходит рельс, по которому идет ток. Если

поезд еще не въезжает на станцию, то следует бежать к началу платформы, вы успеете, так как машинист обязательно начнет притормаживать. Если поезд уже показался, остается лечь в лоток между рельсами, глубина которого рассчитана таким образом, чтобы нижняя часть вагонов не касалась лежащего человека.

5. Терроризм. Криминальные опасности в метро

Уголовники в большинстве случаев предпочитают обходить метрополитен стороной, но у террористов этот объект вызывает весьма и весьма значительный интерес. Ведь большая скученность людей и замкнутость пространства, по сути, являются теми факторами, при которых любой взрыв или газовая атака способны нанести максимальный ущерб и обеспечить весьма значительное количество жертв. К тому же станция метрополитена — это не аэропорт в том отношении, что любой желающий с легкостью может пронести в метро взрывное устройство или емкость с боевым отравляющим веществом, предварительно замаскировав его под какой-нибудь совершенно безобидный с виду предмет. Ни металлодетекторы, ни собаки, специально обученные для обнаружения оружия, взрывчатки или отравляющих веществ, в метрополитене, к сожалению, не предусмотрены даже в самых развитых странах. Поэтому пассажирам метро следует быть особенно внимательными по отношению к вещам, «забытым» в вагоне, на платформе или в переходе. При обнаружении подозрительного предмета необходимо тотчас же уведомить о подобной находке дежурного по станции, первого же встреченного сотрудника милиции или любого человека, одетого в форму сотрудника метрополитена. Пытаться самостоятельно обезвредить взрывное устройство ни в коем случае нельзя. Да и просто обследовать оставленную кем-то сумку, пакет или ящик также весьма неразумно. Ведь невозможно знать наперед, кто и с какой целью оставил их здесь.

Достаточно отрадным является тот факт, что именно в метрополитене большинство преступников, специализирующихся на совершении,

преступлений против граждан и их личного имущества, чувствуют себя неудобно. Ведь здесь дежурит много сотрудников милиции, а отход после совершения преступления существенно затруднен. Более распространены в метрополитене карманные кражи, особенно в тех местах, где скученность людей является максимальной — например, у входа на эскалатор. Поэтому здесь не обходимо наиболее внимательно следить за своими вещами, бумажником и т. д. Также могут быть украдены сумки и другая ручная кладь, которые остались снаружи после закрывания дверей. Преступник вполне способен воспользоваться представившейся возможностью и, пока поезд не набрал скорость, например, обрезав ручки сумки бритвой, бесследно раствориться со своей добычей в толпе. По той же причине не следует садиться на места, расположенные у самых дверей. Стоит зазеваться, и тогда вор может схватить багаж, находящийся на коленях пассажира или на сиденье рядом с ним, после чего выскочить на платформу за долю секунды до того, как двери захлопнутся.

Опасные ситуации и правила поведения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте

Содержание

1. Общая характеристика железнодорожного транспорта.
2. Опасность пожаров на железнодорожном транспорте. Правила поведения при возникновении пожара в вагоне.
3. Опасность влияния ядовитых веществ. Опасность влияния тепловых излучений.
4. Опасность аварий и травм. Пути уменьшения безопасности.
5. Действия при железнодорожной аварии. Действия после железнодорожной аварии.
6. Правила поведения на вокзалах и станциях.
7. Аварии на воздушном транспорте. Декомпрессия.

8. Пожар на самолете.

9. Аварии на водном транспорте. Причины кораблекрушений и гибели людей.

10. Спасательные средства. Правила действия при отсутствии спасательных средств.

1. Общая характеристика железнодорожного транспорта

Основным видом транспорта являются железные дороги. Они связывают в единое целое все области, обеспечивают потребность населения в перевозках и нормальный оборот продуктов промышленности и сельского хозяйства. Железнодорожный транспорт - это вид транспорта наиболее приспособлен к массовым перевозкам, функционирует днём и ночью независимо от времени года и атмосферных условий. Железные дороги имеют высокую провозную способность.

Вся сеть российских железных состоит 17 железных дорог.

Железнодорожный транспорт разделяется на:

- транспорт общего пользования – транспорт, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров, кем бы они ни были предъявлены;
- магистральный, или внешний транспорт осуществляет экономические перевозки между производителями и потребителями продукции и перевозит пассажиров;
- ведомственный транспорт – транспорт, выполняющий перевозки своего ведомств или предприятия;
- внутрихозяйственный транспорт удовлетворяет в основном технологические нужды производства в пределах отдельных предприятий.

2. Опасность пожаров на железнодорожном транспорте. Правила поведения при возникновении пожара в вагоне

Для железнодорожного транспорта опасность, связанная с пожарами, заключается в следующих обстоятельствах:

– на железнодорожных объектах сосредоточено большое количество пожаро- и взрывоопасных веществ и материалов, чье воздействие в случае аварии или пожара наносит косвенный ущерб, превышающий убытки от самого пожара;

– пожары могут возникать не только в зданиях, но и в движущихся поездах (в вагонах и локомотивах), находящихся как на станциях, так и на перегонах, для тушения которых использование пожарного автомобильного транспорта не всегда возможно;

– по сети железных дорог перевозятся разнообразные грузы, которые могут самовозгораться при нарушении нормативного давления или температурного режима, что нарушает работу дороги, например, взрыв одной цистерны полностью парализует транспортный конвейер станции.

Основными причинами пожаров и взрывов на железнодорожном транспорте является неосторожное обращение с огнём, искры локомотивов, печей вагонов – теплушек, котлов отопления пассажирских вагонов, а также технические неисправности. На эту группу причин приходится более 60% всего количества пожаров и взрывов. Примерно по 10% приходится на нарушения государственных стандартов и правил погрузки (вызывающие самовозгорание, трение упаковочной проволоки и т.п.), на попадание неустановленного источника зажигания внутрь вагонов и контейнеров или на открытый подвижной состав.

Далее по степени убывания идут неисправность электрооборудования, недосмотр за приборами отопления и их неисправность, аварии и крушения, искры электросварки и прочие причины. Следует отметить, что наибольшее количество пожаров возникает на подвижном составе (примерно 80% общего количества пожаров на железнодорожном транспорте). Это вызывает необходимость разработки более эффективных мероприятий по предупреждению пожаров в грузовых и пассажирских вагонах, а также на локомотивах.

Правила поведения при возникновении пожара в вагоне

При пожаре в вагоне закройте окна, чтобы ветер не раздувал пламя, и уходите от пожара в передние вагоны. Если не возможно - идите в конец поезда, плотно закрывая за собой все двери. Прежде чем выйти в коридор, подготовьте защиту для дыхания: шапки, шарфы, куски ткани, смоченные водой. При пожаре материал, которым облицованы стены вагонов выделяет токсичный газ, опасный для жизни.

Оказавшись снаружи, немедленно включайтесь в спасательные работы: при необходимости помогите пассажирам других купе разбить окна, вытаскивайте пострадавших и т.д. Если при аварии разлилось топливо, отойдите от поезда на безопасное расстояние, т.к. возможен пожар и взрыв. Если токонесущий провод оборван и касается земли, удаляйтесь от него прыжками или короткими шажками, чтобы обезопасить себя от шагового напряжения. Расстояние, на которое растекается электроток по земле, может быть от двух (сухая земля) до 30 м (влажная).

Система предотвращения пожара включает в себя комплекс организационных мероприятий и технических средств. К организационно-техническим мероприятиям относятся: пожарно-профилактическое обслуживание, нормативно-техническая работа, обучение населения правилам пожарной безопасности, а также противопожарная пропаганда.

Система противопожарной защиты предназначена для быстрого обнаружения пожара, ограничения его развития, успешного тушения, защиты людей от воздействия опасных факторов и ограничения материального ущерба. Она также включает комплекс технических средств (систему обнаружения и извещения о пожаре, систему противодымной защиты, средства пожаротушения, конструкции объектов с регламентными пределами огнестойкости и горючестью и др.).

3. Опасность влияния ядовитых веществ. Опасность влияния тепловых излучений

Предприятия железнодорожного транспорта отличаются

многообразием производственных процессов и технологических операций. По выделению вредностей наиболее опасными являются производственные помещения, в которых выполняют работы малярные, баббитозаливочные, по переработке полимеров, зарядке аккумуляторов гальванические, сварочные и другие, а также основные цехи щебёночных и шпалопропиточных заводов.

При окрасе подвижного состава в воздушную среду выделяется сложный комплекс опасных вредностей (толуол, ксилол, красочный аэрозоль), содержание которых при пульверизационном способе окраски превышает допустимые нормы. В процессе сварочных и наплавочных работ выделяются окись углерода, окислы марганца и железа, фтористые соединения. При этом загрязнение воздушной среды теми или иными веществами зависит от типа обмазки применяемых электродов. Наименьшее загрязнение наблюдается при автоматической сварке под флюсом и электрошлаковой сварке.

При переработке полимеров в воздухе обнаруживается сложный комплекс газообразных химических веществ: окись углерода, хлорорганические соединения, хлористый углерод, непредельные углеводороды, цианистый водород, органические кислоты, эфиры, ароматические углеводороды суммарного действия (бензол, ацетон и др.). Эти вредности выделяются при определёнными комплексами при различных температурах в результате термического действия от различных полимерных материалов. При механической обработке пластических масс выделяется пыль.

Загрязнение воздуха парами масляного аэрозоля, бензола, толуола, ксилола наблюдается в машинном отделении тепловоза, в стойловой части депо, отделении ремонта топливной аппаратуры и в других помещениях. Воздух в кузнечных и кузнечно – рессорных отделениях загрязняется угарным и сернистым газами, окислами азота, аэрозолью металлов, а в механическом отделении – окисью углерода, аэрозолью окислов железа и смазочно – охлаждающей жидкости и другие.

Опасные ситуации возникают при устранении отказов электрооборудования локомотивов в пути следования. В условиях дефицита времени и стрессового состояния при поиске и устранения отказа повышается вероятность ошибочных действий локомотивных бригад.

На деповском ремонте локомотивов и вагонов определённую опасность представляет выполнение работ на металлообрабатывающих станках, с использованием домкратов, механизированных приспособлений, электроинструмента и др. специфические опасности характерны для сварочных работ. Погрузочно - разгрузочные работы сопряжены с опасностью падений стропальщиков и грузчиков, травмирование их грузом. Опасные ситуации возникают при нарушении правил строповки, обрывах грузовых канатов, при несогласованности действий крановщика и стропальщика.

При производстве путевых работ, помимо угрозы наезда подвижного состава, имеется ряд опасностей, связанных с применением грузоподъёмных механизмов, гидравлических приспособлений, электрифицированного инструмента. Орудия труда применяемые монтерами, как правило, имеют большую массу, что кроме опасности механических травм, создаёт большие физические нагрузки. В локомотивных и вагонных депо, на заводах по ремонту подвижного состава, щебёночных, железнодорожных конструкций могут возникнуть производственные вредности из-за невыполнения санитарных норм по параметрам воздушной среды, шума и вибрации на рабочих местах.

4. Опасность аварий и травм. Пути уменьшения безопасности

Железнодорожный транспорт относится к числу отраслей народного хозяйства, в которых особо остро ощущается специфика труда и его повышения опасность. Рабочие места и рабочие зоны железнодорожников многих профессий расположены в непосредственной близости от движущегося или готового к движению подвижной состав. Для выполнения

ряда технологических операций работающие вынуждены соприкасаться с подвижным составом. Условия труда усложняются ещё и тем, что железные дороги работают круглосуточно и в любое время года и при любой погоде.

Большая часть контингента железнодорожников занята работой непосредственно на путях перегонов и станций. К особенностям работы на путях можно отнести: наличие путей с интенсивным разносторонним движением, протяжённые тормозные пути органическое расстояние между осями смежных путей, а также подвижным составом и сооружениями, большая протяжённость фронта работ при ограниченном обзоре, низкая освещённость рабочей зоны в тёмное время суток.

Одной из основных причин повышения опасности труда на железнодорожном транспорте является необходимость работы в зоне, которая существенно ограничена габаритом подвижного состава. Целый ряд технологических операций, выполняемых дежурными по стрелочным постам, составителями поездов, осмотрщиками и регулировщиками скорости движения вагонов, осуществляется в пределах поперечного очертания подвижного состава. При повышении служебных обязанностей работникам некоторых профессий железнодорожников приходится многократно пересекать пути.

Воздействие климатических факторов вносит ряд дополнительных трудностей. В зимний период ухудшается состояние производственной территории. Из-за снежных заносов усложняются условия переходов путей, передвижения по междупутьям. В гололёд резко увеличивается опасность падений. В холодное время года приходится пользоваться тёплой спецодеждой, затрудняющей движения, ухудшающей восприятия звуковых сигналов. Длительная работа на открытом воздухе в сильные морозы может привести к обморожению. Неблагоприятно на условиях труда сказывается резкая перемена погоды. Даже в период одной рабочей смены могут измениться в широком диапазоне температура окружающего воздуха, его влажность, скорость движения. Поэтому спецодежда и спецобувь

железнодорожников, работающих на открытом воздухе, должны обладать свойствами, обеспечивающими нормальные условия работы при резкой перемене погоды.

Изменение погодных условий влияет на сопротивление движению подвижного состава, сцепление колёс и рельсов, на работу локомотивов, вагонов, стрелочных переводов, контактной сети. С изменением погоды связан целый ряд отказов в работе технических устройств железнодорожного транспорта. В сильные морозы увеличивается число механических повреждений из – за снижения прочности металла, замерзания смазки и т.д. При гололёде увеличивается опасность обрыва контактного провода. Интенсивные снегопады приводят к отказам в работе стрелочных переводов. Устранение отказов технических устройств сопряжено с повышенной опасностью, так как производится в непосредственной близости от движущегося подвижного состава или в опасных зонах.

На электрифицированных участках железных дорог большая группа работников в той или иной мере связана с обслуживанием электроустановок. Непосредственной опасностью поражения электрическим током при обслуживании контактной сети угрожает работникам при нарушении ими правил безопасности. Работы на контактной сети производятся с изолированных площадок дрезин или съёмных вышек. Повышенная опасность состоит в том, что расстояния, которые разделяют разнопотенциальные элементы контактной сети, определяются всего лишь размерами изолирующих элементов. Работа ведётся на значительной высоте в неудобных позах. Ограниченное время, в течение которого должны быть выполнены работы в условиях движения поездов и маневровых передвижений, создаёт трудности безошибочного соблюдения правил безопасности.

Опасность поражения электрическим током имеется на работах, выполнение которых связано с прикосновением к элементам цепи обратного тока – к рельсам и соединённым с ними устройствами. Для работников ряда

профессий представляет опасность касание контактной подвески, находящейся под рабочим или наведённым напряжением. Прежде всего это возможно на работах по погрузке и выгрузке вагонов. Опасность поражения наведёнными потенциалами имеет место при ремонте пути, когда длина рельсовой плети составляет сотни метров.

Поражение электрическим током работников энергоучастков может произойти на территории тяговых подстанций при нарушении правил обслуживания электроустановок. Повышенная опасность электротравм существует при обслуживании электроподвижного состава и тепловоза.

Безопасность движения на железнодорожном транспорте обеспечивается путём осуществления комплекса профилактических и организационно – технических мер по предупреждению особо опасных нарушений.

5. Действия при железнодорожной аварии. Действия после железнодорожной аварии

Основными действиями при железнодорожной аварии является соблюдение определенных правил. При крушении или экстренном торможении закрепитесь, чтобы не упасть. Для этого схватитесь за поручни и упритесь в стену или сиденье ногами. Безопаснее всего опуститься на пол вагона. После первого удара не расслабляйтесь и держите все мышцы напряженными до тех пор, пока не станет окончательно ясно, что движения больше не будет.

Сразу после аварии быстро выбирайтесь из вагона через дверь или окна - аварийные выходы (в зависимости от обстановки), так как высока вероятность пожара. При необходимости разбивайте окно купе только тяжелыми подручными предметами. При покидании вагона через аварийный выход выбирайтесь только на полевую сторону железнодорожного пути, взяв с собой документы, деньги, одежду или одеяла.

6. Правила поведения на вокзалах и станциях

Вокзал (помещение для пассажиров на промежуточных станциях) железной дороги - комплекс специальных сооружений, помещений, оборудования, предназначенных для обслуживания пассажиров, предоставления им платных услуг, управления движением поездов и размещения персонала. В состав вокзального комплекса входят: посадочные платформы, пешеходные тоннели и мосты, переходы через железнодорожные пути, багажные помещения, часть прилегающей к сооружению привокзальной площади.

На территории вокзала пассажиры, а также граждане, которые встречаются или провожают их, должны придерживаться правил санитарно-гигиенической, санитарно-противоэпидемической и пожарной безопасности.

Пользоваться вокзалом и помещением для пассажиров имеют право:

- пассажиры, которые приобрели билеты или имеют другой документ на проезд;
- граждане, которые провожают пассажиров;
- граждане, которые встречаются пассажиров.

Вокзал обеспечивает обслуживание пассажиров круглосуточно.

Для лиц, которые имеют проездные документы, вход к залам обслуживания бесплатен, для лиц, которые таких документов не имеют, за определенную плату. Вход к кассовому залу бесплатен. В часы суток с 22.00 до 6.00 в залах вокзала могут находиться только лица, которые имеют железнодорожные билеты на сегодня и завтра, а также те, которые встречаются и провожают пассажиров.

На платформах и в помещениях вокзала запрещается:

- мусорить, бросать и оставлять любые предметы на колеи, платформе, полу, подоконниках, сидениях в зале ожидания; повреждать или загрязнять имущество железной дороги; распивать спиртные напитки, жечь в неустановленных местах; создавать препятствия работникам вокзала в проведении контроля за соблюдением Правил и выполнении ими служебных

обязанностей;

- продавать или покупать билеты из рук;
- подходить ближе, чем на 0,5 метра к краю платформы после объявления о подаче или прибытии поезда к его полной остановке;
- самостоятельно перевозить ручную кладь средствами перевоза почты или багажа;
- загромождать залы, вестибюль вокзала, проходы в залах ожидания и платформы собственной ручной кладью; оставлять личные вещи без досмотра.

Относительно вещей, найденных при отсутствии их владельца, употребляются мероприятия для установления их принадлежности; сдавать на хранение к автоматическим или стационарным камерам хранилища и заносить в вокзал оружие, взрывчатые, инфекционные, радиоактивные вещества, бензин, керосин, ацетон, спирт и другие легковоспламеняющиеся и легкогорючие вещества.

7. Аварии на воздушном транспорте. Декомпрессия

Авиационный транспорт - это наиболее современный и безопасный вид транспорта. Ни один самолет не примет пассажиров, пока не пройдет полного цикла подготовки и контроля. Во время полета безопасность самолета обеспечивается десятками людей на земле.

Поражающие факторы на авиатранспорте:

- сила, возникающая от удара воздушного судна при падении;
- пожар, взрыв, отравляющие газы;
- декомпрессия.

ЧС на авиатранспорте может возникнуть на любом этапе: взлет, полет, посадка. Поэтому очень важно знать особенности авиационных катастроф, уметь себя вести в случае их возникновения, умело пользоваться аварийно-спасательным оборудованием, которое находится на борту воздушного средства.

Катастрофические ситуации на самолетах показывают два опасных типа поведения пассажиров - апатия и паника. Нельзя поддаваться панике, а также нельзя впадать в оцепенение. Нельзя прекращать борьбу за свое спасение ни при каких обстоятельствах.

Во всех аварийных ситуациях пассажиры должны четко выполнять указания и приказы членов экипажа и проводников. Маленьких детей нужно посадить в свободное кресло и для большей надежности подложить подушку или что-нибудь мягкое. В случае вынужденной посадки на воду правила поведения не отличаются от порядка действий при пожаре. Запрещен провоз горючих и легковоспламеняющихся жидкостей, спиртных напитков в негерметичной таре, это создает в полете на высоте 10 км возможность мощного испарения. При необходимости размещаться самостоятельно занимайте места, указанные в билете, помните о существовании списка пассажиров. Если есть возможность выбора, учтите, что наиболее безопасные места ближе к хвосту самолета. Женщинам, девушкам следует избегать носить туфли на высоких каблуках.

Каждое воздушное судно оборудовано собственными аварийными средствами для эвакуации людей, к ним относятся: надувные трапы, матерчатые желоба, спасательные канаты. Места их расположения, порядок приведения в действие и приемы эксплуатации указаны на трафаретах. Подробную информацию об аварийных спасательных средствах дает стюардесса во время полета. Аварийной эвакуацией руководят члены экипажа или спасатели. Эвакуировать травмированных должны спасатели с помощью специальных средств. Покинув транспортное средство, необходимо отойти от него на безопасное расстояние. Безопасным считается расстояние не менее 100 м. Аварийная посадка может быть осуществлена на водную поверхность. В этой ситуации для спасения людей используются надувные лодки с аварийным запасом питания, питьевой воды, медикаментов, средств сигнализации.

Декомпрессия - это разряжение воздуха в салоне самолета при

нарушении его герметичности. Быстрая декомпрессия обычно начинается с оглушительного рева (уходит воздух). Салон наполняется пылью и туманом. Резко снижается видимость. Из легких человека быстро выходит воздух, и его нельзя задержать. Одновременно могут возникнуть звон в ушах и боли в кишечнике. В этом случае, не дожидаясь команды, немедленно наденьте кислородную маску. Не пытайтесь оказать кому-либо помощь до того, как сами наденете маску, даже если это Ваш ребенок: если Вы не успеете помочь себе и потеряете сознание, вы оба окажетесь без кислорода. Сразу же после надевания маски пристегните ремни безопасности и подготовьтесь к резкому снижению.

8. Пожар на самолёте

Помните, что в случае пожара на борту самолета наибольшую опасность представляет дым, а не огонь. Дышите только через хлопчатобумажные или шерстяные элементы одежды, по возможности, смоченные водой. Пробираясь к выходу, двигайтесь пригнувшись или на четвереньках, так как внизу салона задымленность меньше. Защитите открытые участки тела от прямого воздействия огня, используя имеющуюся одежду, пледы и т.д. После приземления и остановки самолета немедленно направляйтесь к ближайшему выходу, так как высока вероятность взрыва. Если проход завален, пробирайтесь через кресла, опуская их спинки.

При эвакуации избавьтесь от ручной клади и избегайте выхода через люки, вблизи которых имеется открытый огонь или сильная задымленность. После выхода из самолета удалитесь от него как можно дальше и лягте на землю, прижав голову руками - возможен взрыв. В любой ситуации действуйте без паники и решительно, это способствует Вашему спасению.

Взрыв или пожар на самолете вызывает необходимость оперативного проведения эвакуации людей, поскольку одной из главных причин поражения людей внутри салона при пожаре является быстрое отравление продуктами горения и, в первую очередь, двуокисью углерода — через несколько минут

после начала горения ее концентрация достигает смертельного уровня. Не менее опасна высокая температура в салоне. Во время пожара не следует снимать верхнюю одежду и обувь — они защитят от ожогов и битого стекла.

9. Аварии на водном транспорте. Причины кораблекрушений и гибели людей

Большинство крупных аварий и катастроф на судах происходит под воздействием ураганов, штормов, туманов, льдов, а также по вине людей - капитанов, лоцманов и членов экипажа. Зачастую аварии происходят из-за промахов и ошибок при проектировании и строительстве судов. Среди предварительных мер защиты пассажиру можно посоветовать запомнить дорогу из своей каюты к спасательным шлюпкам на верхнюю палубу, так как во время катастрофы ориентироваться очень трудно, особенно при задымлении и крене судна.

Правила поведения при высадке с судна

Помните, что решение об оставлении судна принимает только капитан. При высадке с судна выполняйте указания членов экипажа и соблюдайте следующие правила:

- в первую очередь в шлюпках предоставляются места женщинам, детям, раненым и старикам;
- перед посадкой в шлюпку или на спасательный плот наденьте на себя побольше одежды, а сверху - спасательный жилет. Если есть возможность, погрузите в шлюпку одеяла, дополнительную одежду, аварийное радио, питьевую воду и еду;
- если Вы вынуждены прыгать с борта корабля в воду, то желательно с высоты не более пяти метров, закрыв рот и нос одной рукой, второй крепко держась за жилет;
- так как в воде с каждым движением увеличиваются потери тепла, плывите только к спасательному средству;
- после погрузки на спасательное средство необходимо отплыть на

безопасное расстояние от тонущего судна (не менее 100 м).

10. Спасательные средства. Правила действия при отсутствии спасательных средств

Спасательные средства - это совокупность предусмотренных на судне средств спасения пассажиров и экипажа, включающая шлюпочное устройство, спасательные плоты, спасательные средства индивидуального пользования.

Шлюпочное устройство предназначено для спасения людей в случае гибели судна, а также для сообщения с берегом и другими судами во время рейдовой стоянки. В состав шлюпочного устройства входят: спасательные шлюпки; плоты и капсулы; рабочие шлюпки и разъездные катера.

Спасательные надувные плоты минимальной пассажировместимостью (5 чел.), заменяющие шлюпки, спускают на воду специальными кранами на одном шкентеле. Кран разворачивается в сторону борта, плот крепится к тросу, выносится за борт и автоматически надувается; после того как пассажиры займут места на плоту, начинается его спуск на воду со скоростью 30-40 м/мин. Спасательные надувные плоты, установленные сверх предусмотренных правилами обязательных шлюпок с достаточным количеством мест, можно не спускать, а сбрасывать на воду, сброшенный на воду плот автоматически надувается.

К спасательным средствам индивидуального пользования относятся спасательные круги, спасательные жилеты, гидротермокостюмы, теплозащитные средства. Спасательные круги должны отвечать определенным требованиям. Спасательные жилеты должны быть предусмотрены для каждого находящегося на борту человека. На пассажирском судне должно быть 10% детских жилетов от общего количества пассажиров. Спасательный жилет для взрослых должен быть снабжен огнем с источником энергии на 8 ч и свистком.

Гидротермокостюм - защитный костюм из водонепроницаемого

материала, предназначенный для предохранения организма человека от переохлаждения в холодной воде. Он должен закрывать все тело человека, кроме лица. Руки также должны быть закрыты. В районе ног он должен иметь приспособление для стравливания излишков воздуха. В определенных случаях гидротермокостюм может быть спасательным жилетом (если предусмотрено его надувание) или использоваться в комплекте со спасательным жилетом.

Теплозащитное средство - это мешок или костюм из водонепроницаемого материала с низкой теплопроводностью. Оно должно закрывать все тело человека с надетым спасательным жилетом, за исключением лица, работать в пределах температуры воздуха от +20 до -30°C. Теплозащитное средство - это мешок или костюм из водонепроницаемого материала с низкой теплопроводностью. Оно должно закрывать все тело человека с надетым спасательным жилетом, за исключением лица, работать в пределах температуры воздуха от +20 до -30°C.

При отсутствии спасательных средств:

- Находясь в воде, подавайте сигналы свистком или поднятием руки.
- Двигайтесь как можно меньше, чтобы сохранить тепло. Потеря тепла в воде происходит в несколько раз быстрее, чем на воздухе, поэтому движения даже в теплой воде должны быть сведены к тому, чтобы только держаться на плаву.
- В спасательном жилете для сохранения тепла сгруппируйтесь, обхватите руками с боков грудную клетку и поднимите бедра повыше, чтобы вода меньше омывала область паха. Этот способ увеличит расчетный срок выживания в холодной воде почти на 50%.

- Если на Вас нет спасательного жилета, поищите глазами какой-нибудь плавающий предмет и ухватитесь за него, чтобы было легче держаться на плаву до прибытия спасателей. Отдыхайте, лежа на спине.

6. План практических занятий

Практическое занятие 1-5. Тема. Дорожное движение. Участники дорожного движения и их безопасность. Правила дорожного движения

Цель: организация управляемой познавательной деятельности студентов в условиях, приближенных к реальной практической деятельности.

Учебные и воспитательные задачи:

1. Закрепить и расширить знания по правилам дорожного движения.
2. Формировать профессиональный кругозор и общую культуру.
3. Развивать интерес к учебной дисциплине, стремление к самостоятельной работе для овладения специальностью.

Вопросы темы:

1. Основные термины ПДД.
2. Безопасное поведение пешеходов на улицах и дорогах.
3. Опасные зоны на улицах.
4. Сигналы светофора и регулировщика.
5. Регулируемые и нерегулируемые перекрестки.
6. Учебная езда.
7. Дорожная разметка.
8. Дорожные знаки.
9. Дорожная этика и транспортная культура участников движения.
10. История первого автомобиля.

Практическое занятие 6-8. Тема. Причины дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков

Цель: организация управляемой познавательной деятельности студентов в условиях, приближенных к реальной практической деятельности.

Учебные и воспитательные задачи:

1. Закрепить и расширить знания о причинах дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков.

2. Формировать профессиональный кругозор и общую культуру.
3. Развивать интерес к учебной дисциплине, стремление к самостоятельной работе для овладения специальностью.

Вопросы темы:

1. Понятие детского дорожно-транспортного травматизма.
2. Анализ повреждений у детей при ДТП.
3. Причины попадания детей и подростков в ДТП.
4. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.

Практическое занятие 9-12. Тема. Опасности на дороге. Основные причины ДТП. Поведение водителя и пассажиров в опасных ситуациях.

Методы предотвращения ДТП

Цель: организация управляемой познавательной деятельности студентов в условиях, приближенных к реальной практической деятельности.

Учебные и воспитательные задачи:

1. Закрепить и расширить знания о причинах и методах ДТП.
2. Формировать профессиональный кругозор и общую культуру.
3. Развивать интерес к учебной дисциплине, стремление к самостоятельной работе для овладения специальностью.

Вопросы темы:

1. Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки.
2. Понятие и механизм дорожно-транспортного происшествия.
3. Виды ДТП.
4. Причины возникновения ДТП.
5. Действия на месте ДТП.
6. Разбор и расследование ДТП.
7. Первая медицинская помощь пострадавшим при автомобильных катастрофах.
8. Профилактика дорожно-транспортных происшествий.
9. Автомобиль и его неисправности.

10. Экстремальные ситуации, связанные с автомобилем.
11. Кража из автомобиля.
12. Меры безопасности от угона автомобиля.
13. Нападения на водителя автомобиля.
14. Действия и поведение после аварии.
15. Ответственность участников ДТП.

Практическое занятие 13-16. Тема. Правила поведения пассажиров на городском общественном транспорте. Условия безопасности при пользовании общественным транспортом

Цель: организация управляемой познавательной деятельности студентов в условиях, приближенных к реальной практической деятельности.

Учебные и воспитательные задачи:

1. Закрепить и расширить знания по правилам безопасного поведения пассажиров на городском общественном транспорте.
2. Формировать профессиональный кругозор и общую культуру.
3. Развивать интерес к учебной дисциплине, стремление к самостоятельной работе для овладения специальностью.

Вопросы темы:

1. Виды общественного транспорта.
2. Методы защиты от нападения.
3. Самооценка поведения.
4. Правила обеспечения сохранности личных вещей.
5. Криминальные опасности.
6. История развития городского транспорта.
7. Приоритет маршрутных транспортных средств.
8. Обязанности пассажиров.

Практическое занятие 17-19. Тема. Аварийные ситуации, возникающие в общественном транспорте. Правила безопасного поведения пассажиров

при аварийных ситуациях

Цель: организация управляемой познавательной деятельности студентов в условиях, приближенных к реальной практической деятельности.

Учебные и воспитательные задачи:

1. Закрепить и расширить знания о правилах безопасного поведения пассажиров при аварийных ситуациях.
2. Формировать профессиональный кругозор и общую культуру.
3. Развивать интерес к учебной дисциплине, стремление к самостоятельной работе для овладения специальностью.

Вопросы темы:

1. Аварийные ситуации, возникающие в общественном транспорте
2. Пожар в общественном транспорте.
3. Взрыв в общественном транспорте.
4. Статистика пожаров, взрывов в общественном транспорте.
5. Правила безопасного поведения пассажиров при аварийных ситуациях

Практическое занятие 20-22. Тема. Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при их возникновении

Цель: организация управляемой познавательной деятельности студентов в условиях, приближенных к реальной практической деятельности.

Учебные и воспитательные задачи:

1. Закрепить и расширить знания по правилам безопасного поведения в метрополитене.
2. Формировать профессиональный кругозор и общую культуру.
3. Развивать интерес к учебной дисциплине, стремление к самостоятельной работе для овладения специальностью.

Вопросы темы:

1. Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения их при

возникновении.

2. Пожар в метро. Статистика пожаров в метро. Действия при пожаре.
3. Безопасность на эскалаторе.
4. Экстремальные ситуации на платформе.
5. Терроризм.
6. Криминальные опасности в метро.

Практическое занятие 23-25. Тема. Опасные ситуации и правила поведения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте

Цель: организация управляемой познавательной деятельности студентов в условиях, приближенных к реальной практической деятельности.

Учебные и воспитательные задачи:

1. Закрепить и расширить знания об опасных ситуациях и правилах поведения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.
2. Формировать профессиональный кругозор и общую культуру.
3. Развивать интерес к учебной дисциплине, стремление к самостоятельной работе для овладения специальностью.

Вопросы темы:

1. Зарождение и развитие железных дорог.
2. Общая характеристика железнодорожного транспорта.
3. Основные причины катастроф на железной дороге, статистические данные.
4. Опасность пожаров на железнодорожном транспорте.
5. Опасность влияния ядовитых веществ на железнодорожном транспорте.
6. Опасность влияния тепловых излучений на железнодорожном транспорте.
7. Опасность аварий и травм на железнодорожном транспорте.
8. Действия при железнодорожной аварии.
9. Действия после железнодорожной аварии.

10. Криминальные опасности на железнодорожном транспорте.
11. Правила поведения на вокзалах и станциях.
12. Памятка пассажиру поезда. Как спастись, если с вашим поездом произошла катастрофа.
13. Аварии на воздушном транспорте.
14. Статистика авиа-происшествий за последние 10 лет.
15. Причины катастрофических ситуаций на воздушном транспорте.
16. Декомпрессия.
17. Пожар на самолете.
18. Аварии на водном транспорте.
19. Аварии и катастрофы кораблей, их анализ, статистика.
20. Причины кораблекрушений и гибели людей.
21. Спасательные средства на водном транспорте.
22. Действия пассажиров и команды при отсутствии спасательных средств.
23. Влияние транспорта на окружающую среду.

7. Оценочные средства для текущего контроля успеваемости, промежуточной аттестации по итогам освоения дисциплины и учебно-методическое обеспечение самостоятельной работы студентов

Самостоятельная работа студентов по курсу призвана, не только закреплять и углублять знания, полученные на аудиторных занятиях, но и способствовать развитию у студентов творческих навыков, инициативы, умению организовать свое время.

При выполнении плана самостоятельной работы студенту необходимо прочитать теоретический материал не только в учебниках и учебных пособиях, указанных в библиографических списках, но и познакомиться с публикациями в периодических изданиях.

Студенту необходимо творчески переработать изученный самостоятельно материал и предоставить его для отчета в форме реферата

или конспекта.

Проверка выполнения плана самостоятельной работы проводится на индивидуальных консультациях, зачете, экзамене.

Оценочные средства составляются преподавателем самостоятельно при ежегодном обновлении банка средств. Количество вариантов зависит от числа обучающихся.

а) Оценочные средства для текущего контроля успеваемости и контрольные вопросы для подготовки к занятиям по темам:

Дорожное движение. Участники дорожного движения и их безопасность. Правила дорожного движения

1. Основные термины ПДД.
2. История первого автомобиля.
3. Правила безопасного вождения мотоцикла, мопеда, велосипеда.
4. Безопасное поведение пешеходов на улицах и дорогах
5. Правила перехода улиц и дорог.

Причины дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков

1. Статистика несчастных случаев дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков.
2. Примеры несчастных случаев дорожно-транспортного травматизма у детей и подростков.
3. Детский травматизм.
4. Безопасность детей на дорогах.
5. Дорожно-транспортный травматизм в РФ 2011-2013 гг.
6. Анализ ситуации с дорожно-транспортным травматизмом в РФ.

Опасности на дороге. Основные причины ДТП. Поведение водителя и пассажиров в опасных ситуациях. Методы предотвращения ДТП.

1. Анализ состояния аварийности на автомобильном транспорте.
2. Управление автомобилем и поведение в машине при угрозе ДТП.

3. Уход от преследования и захвата автомобиля.

Правила поведения пассажиров на городском общественном транспорте. Условия безопасности при пользовании общественным транспортом.

1. История развития городского транспорта.
2. Транспорт большого города.
3. Надзор в сфере транспортной безопасности.
4. Статистика пожаров, взрывов в общественном транспорте.
5. Примеры аварийных ситуаций, возникших в общественном транспорте.

Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при их возникновении

1. Статистика пожаров в метро.
2. Примеры аварийных ситуаций в метрополитене.

Опасные ситуации и правила поведения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте

1. Зарождение и развитие железных дорог.
2. Статистика аварий на воздушном транспорте.
3. Примеры аварий на воздушном транспорте.
4. Статистика аварий на водном транспорте.
5. Примеры аварий на водном транспорте.
6. Действия в случае угона самолета.
7. Действия при угрозе гибели судна.
8. Хроника авиакатастроф.

Перечень примерных тем заданий для самостоятельной работы

1. Опасные ситуации на дороге, улице.
2. Безопасность детей на дорогах.
3. Обучение детей правилам дорожного движения.

б) Оценочные средства для промежуточной аттестации.

Промежуточная аттестация проходит в форме теста (демо-версия вопросов теста).

в) Оценочные средства для итоговой аттестации.**Вопросы экзамена**

1. Система «Человек – транспортное средство – дорога и среда».
2. Понятие о дорожном движении. Основные термины и определения.
3. Участники дорожного движения и их безопасность.
4. Сигналы светофора и регулировщика.
5. Регулируемые и нерегулируемые перекрестки.
6. Учебная езда.
7. Дорожная разметка.
8. Дорожные знаки.
9. Дорожная этика и транспортная культура участников движения (водителей, пассажиров и пешеходов).
10. История первого автомобиля.
11. Правила безопасного вождения мотоцикла, мопеда, велосипеда.
12. Понятие детского дорожно-транспортного травматизма.
13. Анализ повреждений у детей при ДТП.
14. Причины попадания детей и подростков в ДТП.
15. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.
16. Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки.
17. Понятие и механизм дорожно-транспортного происшествия.
18. Виды ДТП. Причины возникновения ДТП.
19. Действия на месте ДТП. Разбор и расследование ДТП.
20. Первая медицинская помощь пострадавшим при автомобильных катастрофах.
21. Профилактика дорожно-транспортных происшествий.
22. Автомобиль и его неисправности.
23. Экстремальные ситуации, связанные с автомобилем.
24. Кража из автомобиля.
25. Меры безопасности от угона автомобиля.
26. Нападения на водителя автомобиля.

27. Действия и поведение после аварии.
28. Ответственность участников ДТП.
29. Виды общественного транспорта.
30. Методы защиты от нападения. Самооценка поведения.
31. Правила обеспечения сохранности личных вещей.
32. Криминальные опасности.
33. История развития городского транспорта.
34. Приоритет маршрутных транспортных средств.
35. Обязанности пассажиров.
36. Обязанности пешеходов.
37. Обязанности водителей.
38. Правила поведения в общественном транспорте.
39. Пожар в общественном транспорте.
40. Взрыв в общественном транспорте.
41. Правила поведения в общественном транспорте при возникновении пожара или взрыва.
42. Аварийные ситуации в метрополитене и правила поведения при их возникновении.
43. Пожар в метро. Статистика пожаров в метро.
44. Действия при пожаре в метро.
45. Безопасность на эскалаторе.
46. Экстремальные ситуации на платформе.
47. Терроризм. Криминальные опасности в метро.
48. Зарождение и развитие железных дорог.
49. Общая характеристика железнодорожного транспорта.
50. Опасность пожаров на железнодорожном транспорте. Пути уменьшения безопасности.
51. Опасность аварий и травм. Пути уменьшения безопасности.
52. Действия при железнодорожной аварии.
53. Действия после железнодорожной аварии.

54. Правила поведения на вокзалах и станциях.
55. Аварии на воздушном транспорте.
56. Пожар на самолете.
57. Аварии на водном транспорте.
58. Причины кораблекрушений и гибели людей.
59. Спасательные средства.
60. Действия при отсутствии спасательных средств.
61. Влияние транспорта на окружающую среду.
62. Основные причины катастроф на железной дороге, статистические данные.
63. Развитие и обеспечение функционирования государственной системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.
64. Законодательная и нормативно-правовая база.
65. Регулирование перевозочной деятельности.
66. Страхование в области дорожного движения.

8. Тезаурус

Автомагистраль - дорога, обозначенная знаком 5.1.

Разделительная полоса - отдельный элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов. Разделительная полоса может быть в виде горизонтальной разметки, устройств, расположенных выше уровня дороги, зеленых насаждений.

Главная дорога - дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и тому подобное) по отношению к грунтовой дороге или дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1-2.3.7 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей), либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. Наличие покрытия на

второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком не делает ее равной по значению с пересекаемой.

Населенный пункт - территория, въезды и выезды с которой обозначены знаками 5.23.1-5.26.

Маршрутное транспортное средство - транспортное средство общего пользования (троллейбус, автобус, трамвай, маршрутное такси), предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее установленный маршрут с остановочными пунктами (остановками).

Велосипед — транспортное средство (кроме инвалидных колясок), имеющее два колеса и более и приводимое в движение человеческой силой.

Недостаточная видимость - видимость дороги менее 300 м в условиях дождя, снегопада, тумана и в других подобных условиях, а также в сумерки.

Прилегающая территория - территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и т.п.).

Приоритет - право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

Дорога - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя автомобильные дороги (общего пользования и ведомственные), улицы, тротуары городов, поселков и кишлаков (селений), а также дороги для городского электротранспорта.

Пассажир - лицо, находящееся в транспортном средстве (кроме водителя).

Дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства, при котором наступила смерть или причинен вред здоровью граждан, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Дорожное движение - совокупность отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Организация дорожного движения - комплекс правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

Безопасность дорожного движения - состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

Участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя, пассажира транспортного средства или пешехода.

Вынужденная остановка – прекращение движения транспортного средства по причине технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя, пассажира препятствием на дороге или метеорологическими условиями.

Механическое транспортное средство - транспортное средство (кроме мопеда), приводимое в движение двигателем. Термин распространяется на любые тракторы и самоходные механизмы.

Мопед - двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом до 50 куб. см и максимальной скоростью не превышающей 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем и другие транспортные средства с аналогичным и характеристиками.

Мотоцикл - двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него.

К мотоциклам приравниваются трехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

Предупредительные сигналы — сигналы, применяемые с целью предотвращения аварийных ситуаций, а также при изменении направления движения.

Пешеход — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работы.

Пешеходами являются также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, санки, тележку, детскую или инвалидную коляску.

Пешеходный переход - участок проезжей части дороги, предназначенный для пересечения пешеходами, обозначенный знаками 5.19.1, 5.19.2 и разметкой 1.14.1- 1.14.2.

При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

Пешеходная дорожка - часть дороги, предназначенная для движения пешеходов, по которой запрещено движение транспортных средств.

Организованная колонна пешеходов - группа людей, следующая по дороге в одном направлении в соответствии с требованиями пункта 4.2 Правил.

Регулировщик - сотрудник милиции, военной автоинспекции, работник дорожно-эксплуатационной службы, дежурный на железнодорожном переезде, паромной переправе, общественный автоинспектор и внештатный сотрудник милиции, имеющий соответствующие удостоверения и экипировку (форменную одежду или отличительный знак - нарукавную повязку, жезл, диск с красным световозвращателем или без него, красный фонарь или флажок).

Железнодорожный переезд - пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне.

Транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки людей, грузов или выполнения специальных работ.

Владелец транспортного средства - юридическое или физическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или других вещественных правах.

Организованная колонна транспортных средств - колонна из трех и более механических транспортных средств, следующих непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами, сопровождаемая спереди транспортным средством, оснащенным проблесковым маячком синего или синего и красного цветов.

Тротуар - часть дороги, примыкающая к проезжей части или отделена от нее газоном, арыком или специальным сооружением, предназначена для движения пешеходов.

Остановка - прекращение движения транспортного средства на время до 10 минут (приведение в неподвижное состояние).

Стоянка - преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 10 минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров, либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.

Темное время суток - промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

Проезжая часть - часть дороги, предназначенная для движения безрельсовых транспортных средств.

Обгон - опережение движущегося впереди транспортного средства, связанное с выездом из занимаемой полосы.

Перекресток - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне.

Границы перекрестка определяются воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей.

Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий. Перекресток, где движение регулируется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым. При желтом мигающем сигнале светофора, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается нерегулируемым.

Водитель — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством на дорогах. К водителю приравниваются лица, обучающие вождению, передвигающиеся на животных или ведущие их, а также погонщики скота (стада).

Полоса движения - любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или необозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

Дорожные знаки и разметка



2.1.

(главная дорога)



2.3.1

(пересечение со
второстепенной дорогой)

2.3.2-2.3.7

(примыкание
второстепенной дороги)

5.1.

(автомагистраль)



5.23.1-5.23.2, 5.25

(начало населенного пункта)



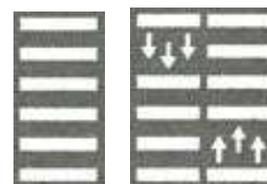
5.24.1-5.24.2, 5.26

(конец населенного пункта)



5.19.1, 5.19.2

(пешеходный переход)



разметка 1.14.1- 1.14.2

(пешеходный переход)

9. Список используемой литературы

а) основная литература:

1) Безопасность на дороге и в общественном транспорте [Электронный ресурс] : учеб. метод. пособие для студентов факультета физической культуры Гос. образоват. учреждения высш. проф. образования «Саратовский гос. ун-т им. Н.Г. Чернышевского» / авт.-сост. Е.А. Антипова. – Саратов, 2011. – 37 с. – Режим доступа: http://library.sgu.ru/uch_lit/233.pdf

2) Иашвили, М.В. Безопасность на дорогах и в общественном транспорте: учеб. пособие / М.В. Иашвили, С.В. Петров. – Новосибирск: АРТА, 2011. – 168 с.

ISBN 978-5-902700-38-8

3) Правила дорожного движения 2012. – М.: Эксмо, 2011. – 96 с.

ISBN 978-5-699-53130-1

б) дополнительная литература:

1) Буралев, Ю.В. Безопасность жизнедеятельности на транспорте: учеб. / Ю.В. Буралев. – М.: Академия, 2004. – 288 с.

2) Занько, Н.Г. Безопасность жизнедеятельности [Электронный ресурс] : учебник Н.Г. Занько, К.Р. Малаян, О.Н. Русак. – СПб.: Лань, 2010. – 672 с. – Режим доступа: http://library.sgu.ru/uch_lit/61.pdf

в) программное обеспечение и Интернет-ресурсы

1) Госавтоинспекция МВД России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru>