Контрольная работа: «Безопасность дорожного движения»

Содержание контрольной работы:

1. Предмет «Безопасность дорожного движения». Его теоретические задачи и практическая направленность.
2. Роль ощущений в правильном познании водителем свойств окружающих объектов.
3. Структурная схема организации службы безопасности движения на автотранспортном предприятии. Обязанности и права инженера (старшего инженера) по безопасности движения. Документация в отделе.

Практическая задача.

Список литературы.

1. Предмет «Безопасность дорожного движения». Его теоретические задачи и практическая направленность.

Автомобиль называют «баловнем двадцать первого века», и без преувеличения он завоевал весь мир. Благодаря удобствам, которые создает автомобиль, он стал основным транспортным средством – в настоящее время мировой парк насчитывает около 500 млн. машин. Но автомобиль одновременно является объектом повышенной опасности, сея смерть, увечья, принося материальные потери, загрязняя окружающую среду. Решение проблем отрицательного влияния автомобиля на жизнь на планете в большой мере определяется мастерством водителя.

Мастерство включает в себя три непременные составляющие: навыки выполнения операций с органами управления, регулирование движения автомобиля (разгон, торможение, поворот в соответствии с поставленной задачей) и умение управлять, т.е. выбирать режим движения так, чтобы не возникали экстремальные ситуации, чтобы экологическое воздействие и затраты на эксплуатацию были минимальные.

Для достижения необходимого уровня мастерства нужны знания и практика вождения. Знание теории ускоряет приобретение практических навыков и умений. Отсутствие теоретических знаний становится причиной появления мифов, основанных на ошибочном распространении приемов управления, полезных в определенной ситуации, на все случаи жизни. Например, примером такого мифа являются мнимые опасности движения накатом – с разъединенной трансмиссией.

Незнание теории является причиной убежденности значительного числа водителей в том, что можно обогнать транспортный поток. В попытках сделать это они не превышают среднюю скорость своего автомобиля, но оказываются втянутым в смертельную игру, которую можно назвать «автомобильной рулеткой».

1. Роль ощущений в правильном познании водителем свойств окружающих объектов.

Информация к водителю поступает посредством ощущений – отражения в сознании водителя отдельных свойств предметов и явлений среды движения автомобиля, состояния автомобиля и водителя. Это процесс воздействия на органы чувств называется – раздражением.

Раздражитель воздействует на рецепторы (получатели информации), возникшее возбуждение по проводящим нервным путям передается в соответствующие отделы центральной нервной системы, в которых нервное возбуждение переходит в психическое явление – ощущение.

Нервно-физиологический аппарат получения ощущений называется – анализатором.

Получение информации из среды движения, среды в салоне автомобиля о состоянии основано на действии группы анализаторов, в числе которых: зрительный, слуховой, кожный, мышечно-суставный, статико-акселерационный.

К внутренним ощущениям относятся: бодрость или усталость, насыщение или голод, ощущение здоровья или болезненного состояния.

Рецепторы анализаторов этих ощущений водителя расположены во внутренних его органах.

Внутреннее ощущение проявляется как общее самочувствие и оказывает большое влияние на профессиональную надежность водителя.

Наибольшую часть информации водитель получает через зрительный анализатор. Через слуховой анализатор также поступает важная информация – звуковые сигналы других участников дорожного движения; шумы, позволяющие судить об исправности автомобиля и его систем. Благодаря тактильному анализатору водитель может на ощупь определить органы управления автомобиля. С помощью мышечно-суставного анализатора водитель способен без зрительного контроля находит необходимые органы управления и, плавно регулируя, изменяя их положение на необходимую величину.

Не менее важным является ощущение характера изменения усилия при перемещении органов управления.

Статико-акселерационный анализатор играет важную роль в определении штатности режима движения автомобиля; предотвращении потери устойчивости автомобиля при заносе, крене.

Чувствительность анализаторов изменяется в зависимости от внешних условий, таких как: степень освещенности, шум, вибрация, скорость автомобиля; внутреннего состояния водителя: утомление, страх, опьянение; и конечно же уровня профессионального мастерства.

При воздействии на водителя нескольких раздражителей одновременно проявляется следующая закономерность: слабые раздражители увеличивают чувствительность к другим раздражителям, а сильные уменьшают ее.

Восприятие водителя формируется на основе ощущений. В результате восприятия в сознании водителя отражаются свойства других предметов и явлений в их взаимосвязи виде единого образа. Например, в результате комплекса выше описанных ощущений у водителя формируется так называемое «чувство автомобиля», «чувство дороги», «чувство устойчивости (неустойчивости) автомобиля.

Рецепторы водителя испытывают воздействие большого числа источников информации. Одной из задач психической деятельности является отсечение ненужной и выделение полезной информации.

1. Структурная схема организации службы безопасности движения на автотранспортном предприятии. Обязанности и права инженера (старшего инженера) по безопасности движения. Документация в отделе.

В связи с введением обязательного страхования от несчастных случаев на производстве значительно повышаются требования соответствующих контролирующих органов к предприятиям по вопросам, относящимся к охране труда на производстве.

При этом особое внимание уделяется оборудованию кабинетов и уголков

охраны труда, а также кабинетов по безопасности дорожного движения на

предприятиях, имеющих в своем составе автотранспорт.

Одной из основных задач администрации и руководства предприятия, специалистов службы охраны труда является профилактика (предупреждение) несчастных случаев на производстве.

Если же, несмотря на все профилактические мероприятия, несчастный случай все же происходит, то тогда необходимо решать другой комплекс задач:

-оказание первой помощи пострадавшим;

-квалификация несчастного случая, его расследование;

-установление причин;

-разработка мероприятий по их устранению;

-оформление и учет несчастного случая.

Любая неточность в этой работе может привести к весьма неприятным последствиям, как для пострадавших, так и для ответственных за обеспечение безопасности труда на производстве.

В связи с этим руководителям предприятий, лицам, ответственным за соблюдение норм и правил охраны труда, сотрудникам предприятий, необходимо знать, во-первых, что делать, чтобы несчастный случай на предприятии не произошел, и, во-вторых, что делать, если несчастный случай все-таки произошел.

Необходимо отметить, что комплекс мероприятий, относящихся к

профилактике (предупреждению) несчастных случаев на производстве

существенным образом зависит от характера данного конкретного производства, специфики его деятельности, используемых технологических процессов, оборудования и т.п.

В то же время комплекс мероприятий, которые необходимо проводить, если несчастный случай на производстве все таки произошел, почти не зависит от характера данного конкретного производства.

Кабинет безопасности движения является организационным учебно-

методическим центром пропаганды знаний. Содержанием работы кабинета

являются организация и проведение:

1. Обучения и инструктажа по безопасности движения на дорогах.

2. Семинаров, курсов и тематических занятий для рабочих и служащих,

профсоюзного актива; периодического инструктажа и проверки знаний

работников по вопросам безопасности движения.

3. Консультаций, лекций, бесед, просмотров кинофильмов, выставок,

пропагандирующих передовой опыт работы.

4. Тематических выставок, пропагандирующих опыт своего и родственных

предприятий по снижению травматизма.

5. Информационной работы по пропаганде достижений в области организации безопасности движения, применения новых материалов, процессов и других мероприятий, внедрение которых способствует безопасности движения.

6. Методической помощи цехам, производственным участкам (отделам,

лабораториям) в организации и работе стендов по безопасности движения.

Кабинет по безопасности движения рекомендуется создавать на предприятии со списочным количеством работников 100 человек и более.

На предприятии со списочным количеством работников до 300 человек кабинет по безопасности движения может быть совмещен с кабинетом для учебных занятий (техническим кабинетом).

Для оборудования кабинета должно быть выделено специальное помещение, площадь которого рекомендуется определять в зависимости от списочного количества работников:

-до 1000 человек — 24 кв. м;

-от 1001 до 3000 человек — 48 кв. м;

-от 3001 до 5000 человек — 72 кв. м;

-от 5001 до 10000 человек — 100 кв. м;

-от 10001 до 20000 человек — 150 кв. м;

-свыше 20000 человек — 200 кв. м.

Методический кабинет оборудуется по проекту, составленному с учетом специфики производства предприятия.

Непосредственную практическую работу методического кабинета должен организовывать инженер-методист, подчиненный руководителю службы охраны труда.

Кабинет должен быть оснащен в соответствии со стоящими перед ним задачами и иметь три следующих раздела: учебный, справочно-методический и информационно-выставочный.

Учебный раздел - должен быть наибольшим, как по занимаемой площади, так и по количеству используемых в нем материалов; укомплектован учебно-наглядными пособиями, отражающими специфику всех видов движения, а также учебным инвентарем и техническими средствами пропаганды (проекционной, звукозаписывающей и воспроизводящей аппаратурой, контрольно-обучающими машинами, тренажерами, контрольно-измерительными приборами).

Для дистанционного управления техническими средствами обучения необходимо установить на столе преподавателя пульт управления, который состоит из элементов управления техническими средствами обучения и информации (кинопроекционная установка, диапроекторы для демонстрации диапозитивов и диафильмов) и системы рационального затемнения кабинета.

Рекомендуется учебно-наглядные пособия систематизировать по тематике, сведя их в две группы — общую и специальную.

Пособия общей группы могут быть использованы, главным образом, при проведении вводного инструктажа, и тематика их должна быть согласована с программой инструктажа.

Пособия специальной группы должны отражать специфические условия работы производственных участков и требования, предъявляемые к организации и содержанию рабочих мест.

Справочно-методический раздел должен быть укомплектован нормативно-технической документацией по безопасности движения, учебными программами, методическими справочниками, директивными и другими пособиями, необходимыми для проведения обучения, инструктажа и консультаций работающих по вопросам трудового законодательства, техники безопасности и производственной санитарии.

Информационно-выставочный раздел должен быть укомплектован пособиями, оборудованием, экспонатами, действующими моделями, предназначенными для организации постоянных и временных передвижных выставок на территории предприятия.

Создание кабинета по безопасности движения должно осуществляться по определенному плану под руководством службы охраны труда предприятия.

Кабинет должен быть расположен по возможности рядом со службой охраны труда и состоять из 2 помещений: основного (учебного) и подсобного (препараторской).

Подсобное помещение рекомендуется площадью 12—15кв. м.

Естественное освещение кабинета должно быть равномерным и рассеянным и соответствовать требованиям СНиП 11-4-79 "Естественное и искусственное

освещение". Отношение площади окон к площади пола должно быть не менее 1:4.

**Должностные обязанности инженера (старшего инженера) по безопасности движения.**

На инженера по безопасности дорожного движения автотранспортного

предприятия возлагаются следующие должностные обязанности:

1.1. Консультирование по вопросам безопасности дорожного движения.

1.2. Контроль выхода транспортных средств на линию и работы

водителей на линии.

1.3. Обеспечение профессиональной надежности водителей.

1.4. Проведение обучения водителей.

1.5. Проведение инструктажей по безопасности дорожного движения.

1.6. Проведение проверок знаний по безопасности дорожного движения.

1.7. Обеспечение эксплуатации транспортных средств.

1.8. Проведение технических осмотров автотранспорта.

1.9. Ведение учетной документации в соответствии с требованиями

действующих стандартов.

1.10. Планирование мероприятий, направленных на реализацию

требований правил дорожного движения, на устранение причин и условий

дорожно-транспортных происшествий, в которых участвовали транспортные

средства предприятия.

1.11. Проведение мероприятий по профилактике аварийности.

1.12. Оформление и анализ дорожно-транспортных происшествий.

1.13. Взаимодействие с органами ГИБДД по вопросам постановки на

учет и снятия с учета автотранспорта предприятия.

1.14. Осуществление учета сведений о проведении инструктажа по

безопасному дорожному движению.

**2. Права работника.**

Инженер по безопасности дорожного движения автотранспортного

предприятия имеет право:

2.1. На все предусмотренные законодательством социальные гарантии.

2.2. Требовать от руководства предприятия оказания содействия в

исполнении своих профессиональных обязанностей и осуществлении прав.

2.3. Знакомиться с проектами решений руководства предприятия,

касающимися его деятельности.

2.4. Запрашивать лично или по поручению непосредственного

руководителя документы, материалы, инструменты и т.п., необходимые для

выполнения своих должностных обязанностей.

2.5. Другие права, предусмотренные трудовым законодательством.

**3. Ответственность работника**

Инженер по безопасности дорожного движения автотранспортного

предприятия несет ответственность:

3.1. За обеспечение требований безопасности дорожного движения,

предусмотренных нормативными актами.

3.2. За неисполнение или ненадлежащее исполнение своих

должностных обязанностей, предусмотренных настоящей должностной

инструкцией, - в пределах, определенных действующим трудовым

законодательством РФ.

3.3. За причинение материального ущерба работодателю - в пределах,

определенных действующим трудовым и гражданским законодательством РФ.

3.4. За правонарушения, совершенные в процессе осуществления своей

деятельности, - в пределах, определенных действующим административным,

уголовным, гражданским законодательством РФ.

Документация отдела по безопасности дорожного движения.

1. Журнал учета вводного и периодического инструктажа по безопасности дорожного движения.
2. Журнал учета предрейсового инструктажа водителей.
3. Журнал учета сезонного инструктажа водителей об особенностях проезда железнодорожных преездов.
4. Журнал учета специального инструктажа водителей.
5. Журнал учета дорожно – транспортных происшествий на предприятиях, в организациях и учреждениях.

**Практическая задача.**

Список литературы:

1. СНиП 2.05.02 – 85 «Автомобильные дороги».

2. Г.И. Клинковштейн «Организация дорожного движения».

3. В.И. Коноплянко «Организация и безопасность дорожного движения».

4. Ставичай Ю.А. «Транспортные системы городов».

5. Боровский Б.Е. «Безопасность движения автомобильного транспорта».