

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Воронежский государственный лесотехнический университет
имени Г.Ф. Морозова»
Кафедра Организации перевозок и безопасности движения
(название кафедры)

ОТЧЕТ

Практики по получению профессиональных умений и
опыта профессиональной деятельности
(вид практики)

23.03.01 – Технология транспортных процессов
(код и наименование направления подготовки)

Студент группы <u>БД2-_____</u> -ДБ _____	<u>Э.Н. Литвиненко</u>
Руководитель от ВГЛТУ _____	<u>Э.Н. Бусарин</u>
Руководитель от предприятия _____	<u>А.В. Шишкин</u>

Воронеж 20__

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Воронежский государственный лесотехнический университет имени
Г.Ф. Морозова»

Кафедра Организации перевозок и безопасности движения
(название кафедры)

ЗАДАНИЕ

Практики по получению профессиональных умений и
опыта профессиональной деятельности
(вид практики)

Студенту Копытину Руслану Владимировичу
(фамилия и полные инициалы)

Сроки прохождения практики: с «__» июля по «__» августа 20__ г.
ООО «Партнер Регион»
(название и местонахождение предприятия или организации)

23.03.01 – Технология транспортных процессов
(код и наименование направления подготовки)

1. Введение.
2. Характеристика организации.
3. Руководство.
4. Цели и функции.
5. Основные задачи.
6. Вид и структура отдела/подразделения и их функции.
7. Индивидуальное задание.
8. Заключение.

Задание принял студент

(подпись)

Э.Н. Литвиненко
(инициалы и фамилия)

Руководитель практики от ВГЛТУ

(подпись)

Э.Н.Бусарин
(инициалы и фамилия)

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Воронежский государственный лесотехнический университет имени
Г.Ф. Морозова»

Кафедра Организации перевозок и безопасности движения
(название кафедры)

РАБОЧИЙ ГРАФИК

Практики по получению профессиональных умений и
опыта профессиональной деятельности
(вид практики)

Студента Копытину Руслану Владимировичу
(фамилия и полные инициалы)

23.03.01 – Технология транспортных процессов
(код и наименование направления подготовки)

№	Этапы практики	Сроки	Особые отметки
1.	Введение		
2.	Характеристика организации.		
3.	Цели и функции.		
4.	Основные задачи		
5.	Вид и структура (отдел или подразделение) и их функции и задачи.		
6.	Индивидуальное задание.		
7.	Заключение.		

Руководитель практики от предприятия

(подпись)

А.В. Шишкин

(инициалы и фамилия)

Руководитель практики от ВГЛТУ

(подпись)

Э.Н. Бусарин

(инициалы и фамилия)

ВВЕДЕНИ

Е

Обеспечение безопасности дорожного движения (БДД) имеет целью предупреждение, предотвращение и устранение явлений и опасных ситуаций, угрожающих жизни и здоровью людей, имуществу граждан, предприятий, учреждений и организаций, и их последствий. Интересы безопасности дорожного движения любых видов транспортных перевозок, охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав, законных интересов и имущества - это основные приоритеты дорожного движения и в России, и в зарубежных странах. Именно в этих целях устанавливаются разрешительные режимы в области БДД путем предупреждения транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Безопасность дорожного движения с конституционно-правовой точки зрения является одной из гарантий конституционного права на жизнь. Обеспечение безопасного движения на автомобильных дорогах является комплексной общегосударственной задачей. Государство устанавливает полномочия и ответственность Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области БДД, координирует их деятельность, а также деятельность общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и снижения тяжести их последствий. К некоторым основным полномочиям Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения относятся:

- установление правовых основ обеспечения БДД;
- создание и координация действий федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной

политики в области обеспечения БДД;

- установление единой системы технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения БДД;

- контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения БДД Конституции РФ и федеральным законам;

- организация и осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения БДД.

Введение (проблемы ОДД в России и в Воронеже)

Проблема дорог для нашей страны, к сожалению, присутствовала всегда. В настоящее время глобальная автотранспортная система является сложным механизмом, который включает в себя разные составляющие: дорожно-транспортная сеть, транспортные средства, водители, пешеходы, дорожные условия, все эти факторы находятся в тесной взаимосвязи и оказывают влияние друг на друга. Все эти факторы делают эту систему интересным объектом для исследования.

В текущее время число автомобилей в мире достигло одного миллиарда. В связи с этим проблема качества и обустройства дорог, дорожных развязок является актуальной. Автомобильные дороги – это важнейшее звено транспортной системы, оно создает условия для повышения социально-экономического положения. Эффективное функционирование этой системы является необходимым условием для обеспечения национальной безопасности, повышения уровня жизни и условий жизни населения. В России качество дорог не имеет одинакового уровня на всей территории, в каждом определенном регионе оно различно.

Рассмотрим Воронежскую область, качество дорог, дорожные развязки,

финансирование транспортного хозяйства. Воронеж является административным центром, но, несмотря на это качество дорог очень низкое. Дороги не отвечают нормативным требованиям, в часы пик на дорогах образуются большие заторы, большое количество ДТП с ранением и гибелью людей, по причине низкого качества дорог, так же многие автовладельцы часто несут потери, в связи с поломками автотранспорта из-за неудовлетворительного состояния дорог. Загруженность дорог в будние дни в городе достаточно высокая, из-за большого потока автотранспорта, в том числе грузового и автобусов. Самая большая интенсивность в период с 8 часов и до 17 часов. Это связано с временем начала и окончания рабочего дня.

Но если по утрам город заполнен общественным транспортом, то в вечернее время мы наблюдаем противоположную картину. Жителям города, работающим в вечернее время и оканчивающим смену после 22:00 и не имеющим личных транспортных средств достаточно проблематично добраться домой. Заявленное расписание общественного транспорта не всегда исполняется транспортными службами, несмотря на то, что в городе активная ночная жизнь и многие торговые центры, развлекательные комплексы, заведения общепита закрываются после 22:00.

По уровню автомобилизации Воронеж достигает европейского уровня. Ежегодный прирост автомобилей составляет 15%, вместе с этим растет число дорожно-транспортных происшествий. За 2022 год в подобных происшествиях пострадало 1098 водителей и 583 пешехода.

В таблице, представлены показатели загруженности дорог в г. Воронеж по итоговым данным за 2022 год.

Таблица 1 – Показатели загруженности дорог в г. Воронеж за 2022 год

Период времени	Интенсивность движения, авт/час	Грузовые автомобили, авт/час	Легковые автомобили, авт/час	Автобусы, авт/час
8:00-9:00	960	96	576	288
9:00-10:00	820	85	455	280
10:00-11:00	750	80	389	281

16:00-17:00	830	77	483	270
17:00-18:00	900	78	547	275
18:00-19:00	510	60	230	220

Государственное финансирование воронежских дорог является достаточно высоким и составляет 86,1%. Показатель имеет достаточно высокое значение, но, несмотря на это, фактическое состояние дорог в Воронеже требует внимания.

В регионе проходят такие программы как: «Модернизация и развитие транспортного комплекса», «Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования, регионального и межмуниципального значения Воронежской области», «Повышение безопасности дорожного движения в Воронежской области». Подробные данные и значения финансирования представлены на таблице 2.

Таблица 2 – Финансирование Воронежской области

Показатель	Назначения на 2021 год	Исполнение по состоянию на 31.12.21	% исполнения
Программа «Модернизация и развитие транспортного комплекса»	354931,6	326309,5	91,9
Программа «Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования, регионального и межмуниципального значения Воронежской области»	4385265,3	3651793,2	83,3
Программа «Повышение безопасности ДД в Воронежской области»	90267,9	55864,5	61,9
Государственная программа «Развитие транспортной системы до 2023 года»	4830464,8	403396,2	83,5

Среди проблем в транспортном хозяйстве Воронежа выделяются:

- низкий уровень развития дорожной сети;
- низкий уровень безопасности дорожного движения;
- низкий технический уровень дорожной техники.

Все эти проблемы провоцируют дорожно-транспортные происшествия и транспортные заторы. Они возникают в большинстве своем на основных магистралях города из-за плохо развитой дорожной сети, узких улиц, так же из-за неправильно припаркованных автомобилей, которые затрудняют движение. За январь 2022 года по данным Госавтоинспекции Воронежской области в дорожно-транспортных происшествиях пострадали 451 водитель. В городе требуется изменение подхода и технологий в процессе дорожных работ, строгий контроль за соблюдением всех требований, расширение дорог и т.п. в связи с этим, могут быть предприняты следующие меры:

- внесение новых нормативных документов по проектированию, планировке и застройке центральных улиц;
- усиление контроля за соблюдением технологий в дорожно-транспортном строительстве;
- организация и строительство парковочных мест;
- организация полос движения для общественного транспорта в Воронеже и четкий контроль за движением на подобных полосах;
- контроль расходования бюджетных средств на конкретные цели.

Актуальной для всех районов города является проблема утренних пятибалльных пробок, высокая загруженность общественного транспорта и повышение временных затрат. Причиной тому является отсутствие альтернативных дорожных полос и разъездов из одних точек города в другие. Ярким примером служит ежедневная утренняя (с 6:30 до 10:00 часов) и вечерняя (с 16:00 до 20:00 часов) загруженность участка от ул. Плехановская, растягивающаяся вплоть до улицы Кольцовской. Это происходит из-за того, что основная масса общественного (автобусы, маршрутные такси) и частного транспорта прокладывает свой маршрут именно через данный участок. Четырехполосная дорога (две полосы в одну сторону, и две в противоположную) не спасают положения и в результате возникает затор.

Существующие альтернативные варианты проезда не всегда являются

приемлемыми, т. к. большинству водителей приходится большое количество времени затрачивать на пути объезда, да и качество дорожного полотна оставляет желать лучшего. И такая ситуация наблюдается во всех районах нашего города.

Решением этой проблемы вполне могло бы стать разработка и строительство транспортного хаба, который представляет собой точку транспортной системы, где начинаются и заканчиваются различные транспортные линии и транспортные услуги, который мог бы быть предназначен исключительно для общественного транспорта, включая как автобусы, так и маршрутные такси, тем самым разгрузив выезд. Разработка и строительство многоуровневых транспортных хабов возьмет на себя часть нагрузок на дорогах, тем самым решив многие проблемы города.

Но пока наша область не может осуществить такие улучшения следует подумать хотя бы о нынешнем состоянии пешеходных и транспортных дорог, ведь зачастую именно загрязненность автодорог, малая площадь для разъездов, которая, при этом, еще и заставлена припаркованными транспортными средствами, узкие дорожные полосы ведут к ежедневному снижению пропускной способности дороги.

Таким образом, для улучшения дорожной ситуации в Воронеже требуется строительство многоуровневых парковок, транспортных развязок, управление транспортными потоками, предоставление приоритетного движения городскому и пассажирскому транспорту, соблюдение технологий в строительстве дорог.

Вид и структура (отдел или подразделение) и их функции и задачи

В связи с бурным ростом количества транспортных средств, увеличением протяженности дорог, увеличением перевозок грузов и

пассажиров увеличивается интенсивность дорожного движения, что ведет к росту количества ДТП, в этой связи обеспечение БДД – приоритетная задача как государства, так и отдельно взятого предприятия.

Для организации работы по предупреждению ДТП на предприятии должна быть организована служба (отдел) безопасности дорожного движения. Численность отдела БДД рассчитывается по числу водителей. При численности водителей менее 50 чел. допускается работу по обеспечению БДД возложить на работника, совмещающего эту работу с другими обязанностями, при численности водителей 51-200 чел. численность службы БД должна составлять 1 чел., при численности водителей 201-500 чел. должно быть 2 человека, при численности водителей свыше 500 чел. – должно быть 3 человека, а при численности водителей свыше 750 чел. – на каждые 250 чел. водителей должна вводиться дополнительная штатная единица.

1. Общие положения.

- 1.1. Служба безопасности движения – это структурное подразделение предприятия.

- 1.2. Создание, ликвидация или реорганизация осуществляется приказом директора.

- 1.3. Структуру, штат утверждает директор, исходя из объема и условий его работы.

- 1.4. Обязанности, права, ответственность, оплата труда работников службы БД устанавливаются должностными инструкциями, условиями трудовых договоров, штатным расписанием, другими локальными, нормативными актами.

- 1.5. Служба возглавляется начальником, работает под непосредственным руководством директора предприятия.

- 1.6. На должность начальника назначается лицо, имеющее высшее профессиональное (техническое) образование со стажем работы на инженерно-

технических должностях не менее 5 лет.

1.7. Служба БД руководствуется действующим законодательством РФ, нормативными документами, действующими в сфере безопасности дорожного движения на автотранспорте, приказами, указаниями руководства предприятия, настоящим положением, коллективным договором предприятия, правилами внутреннего трудового распорядка, законами, иными нормативными правовыми актами в области охраны труда, пожарной безопасности, законодательством об охране окружающей среды.

1.8. При изменении условий труда, уточнении, перераспределении задач, функций настоящее Положение может быть пересмотрено, дополнено.

1.9. Начальник службы БД организует и контролирует подразделение.

2. Основные задачи.

Основная задача – создание системы безопасности дорожного движения.

В соответствии с основной задачей на отдел БД возложены следующие функции:

2.1. Разработка, осуществление мероприятий по обеспечению безаварийной работы, находящихся на предприятии транспортных средств, повышение профессионального мастерства водителей, воспитание у них чувства высокой ответственности за обеспечение БДД.

2.2. Осуществление контроля за деятельностью других подразделений предприятия, связанных с решением вопросов обеспечения БДД, эффективным использованием ТС.

2.3. Учет дорожно-транспортных происшествий, нарушений Правил дорожного движения, совершённых водителями, анализ причин и условий их возникновения.

2.4. Изучение передового опыта безаварийной работы водителей ТС, распространение его в коллективе предприятия.

2.5. Контроль за выпуском на линию технически исправных, укомплектованных в соответствии с Правилами дорожного движения

транспортных средств, их работой на линии по назначению, приемом их с линии с проверкой технического состояния и своевременности возвращения.

2.6. Допуск к управлению транспортными средствами обученных, имеющих достаточную квалификацию, прошедших стажировку водителей.

2.7. Ежедневный профилактический осмотр водителей при выезде на линию и по возвращению в гараж.

2.8. Обеспечение безопасных условий труда работников службы, внесение предложений о предоставлении работающим льгот по условиям труда.

2.9. Контроль за соблюдением работниками правил и норм охраны труда, производственной, трудовой дисциплины, правил внутреннего трудового распорядка.

2.10. Организация работы по повышению квалификации работников.

3. Взаимоотношения с другими подразделениями.

Служба взаимодействует с другими структурными подразделениями предприятия путем обмена информацией, получения, предоставления документов, совершения совместных, согласованных или встречных действий, совершения действий, обусловленных функциональными особенностями подразделения.

4. Права.

Работники отдела БД имеют право:

4.1. Проводить проверки подразделений предприятия в части выполнения ими нормативных документов по обеспечению БДД и эффективному использованию ТС. Требовать от руководителей подразделений соответствующих материалов, устных и письменных объяснений.

4.2. Привлекать по согласованию с руководством работников других подразделений к проведению проверок, касающихся обеспечения БДД по использованию транспортных средств.

4.3. Вносить предложения о запрещении движения транспорта по

улицам или дорогам, имеющим серьезные недостатки, угрожающие безопасности дорожного движения.

4.4. Запрещать эксплуатацию ТС с техническими неисправностями, угрожающими безопасности дорожного движения.

4.5. Контролировать работу автотранспорта на линии. Проверять у водителей наличие всей необходимой документации, своевременного её оформления, соответствие наличия топлива, показаний спидометра с записями в путевых листах.

4.6. Требовать от руководителей подразделений устранения выявленных нарушений требований промышленно-экологической безопасности и охраны труда, приостанавливать работу, если эти нарушения могут привести к аварии или травмированию людей.

4.7. Вносить на рассмотрение руководству предложения о поощрении работников за хорошую работу, успехи, о привлечении к ответственности за допущенные нарушения, невыполнение требований руководящих документов по вопросам БДД, технического состояния ТС.

4.8. По поручению руководства представлять предприятие в местных, общественных организациях по вопросам БДД.

5. Ответственность.

Работники службы БД несут ответственность за:

5.1. Непрофессионализм, проявленный при разработке и осуществлении мероприятий по обеспечению безаварийной работы ТС.

5.2. Разглашение коммерческой тайны, конфиденциальности, полученной и используемой служебной информации.

5.3. На начальника службы возлагается персональная ответственность за:

5.3.1. Ненадлежащую организацию оперативной, качественной подготовки и исполнения документов, ведение делопроизводства согласно действующим правилам, инструкциям.

5.3.2. Невыполнение обязанностей по созданию условий для производственной деятельности работников службы.

5.3.3. Несоблюдение работниками трудовой и производственной дисциплины.

5.3.4. Несоблюдение требований охраны труда, правил пожарной безопасности.

5.3.5. Недобросовестное и несвоевременное выполнение возложенных функций.

5.3.6. Необеспечение сохранности имущества, находящегося в подразделении.

5.3.7. Несоответствие законодательству издаваемых и подписываемых инструкций, указаний, других правовых актов.

5.3.8. Невыполнение предписаний, указаний органов государственного надзора, государственных инспекторов труда.

5.4. Ответственность работников отдела устанавливается должностными инструкциями. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения. Контроль выполнения требований инструкции водителем и должностными лицами. Контроль правильности оснащения и оформления транспортного средства. Одним из новых системообразующих документов в сфере безопасности перевозок пассажиров и грузов является Приказ Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, которым утверждены «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом и перечень мероприятий по подготовке работников, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе, а транспортных средств - к безопасной эксплуатации» (далее - Правила).

В соответствии с п. 5 Правил при организации работы, направленной на обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов, субъект транспортной

деятельности осуществляет выполнение и контроль соблюдения требований, установленных пунктом 5 настоящих Правил, а также мероприятий, перечень которых указан в Приложении 2 к Правилам.

Приведем данный «Перечень мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» практически полностью, с комментариями.

1. Мероприятия по подготовке работников, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - работники субъекта транспортной деятельности), к безопасной работе.

1.1. Обеспечение прохождения профессионального отбора и профессиональной подготовки работников субъекта транспортной деятельности, замещающих должности, перечисленные в разделе I Перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств (утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 г. № 16) и иных работников, непосредственно связанных с движением транспортных средств.

Для водителей, перевозящих опасные грузы необходимо соблюдение следующих требований:

- наличие национального водительского удостоверения соответствующей категории, выданного в Российской Федерации (пункт 2 статьи 20 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»);

- наличие свидетельства о подготовке водителя автотранспортного средства, перевозящего опасные грузы, выданного в соответствии с приказом Минтранса России от 09.07.2012 г. № 202 «Об утверждении Порядка выдачи свидетельств о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и утверждения курсов такой подготовки» (зарегистрирован в Минюсте России 07.09.2012г. № 25404);

- отсутствие медицинских противопоказаний;
- успешное прохождение собеседования.

Для диспетчера необходимо наличие образования не ниже среднего профессионального, подтвержденного дипломом о среднем профессиональном образовании по направлению подготовки, входящему в укрупненную группу «Техника и технология наземного транспорта».

1.2. Обеспечение подготовки работников субъекта транспортной деятельности в соответствии с профессиональными и квалификационными требованиями к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Обеспечивается на основании требований профессиональных стандартов к работникам (профессиям и должностям) юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. В случае отсутствия соответствующего профессионального стандарта следует руководствоваться требованиями Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и других служащих (утвержден Постановлением Минтруда РФ от 21.08.1998г. № 37).

Проведение стажировок водителей транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта при переводе на новый маршрут или при переводе на новый тип (модель) транспортного средства. Положение о проведении стажировок, а также порядок их проведения на данный момент должным образом не утверждены. Вместе с тем с целью реализации данного требования возможно использования руководящего документа Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 20.01.1986 г. РД-200-РСФСР 12-0071-86-12.

1.3. Обеспечение водителей транспортных средств оперативной информацией по обеспечению безопасной перевозки путем проведения соответствующих инструктажей (организацию и содержание инструктажей см. далее в п. 6.3.2).

1.4. Обеспечение проведения обязательных медицинских осмотров водителей. Медицинские осмотры проводятся в соответствии со статьей 23 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», их содержание и порядок рассматриваются далее в разделе 7 настоящего Пособия.

1.5. Мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП. Мероприятия, направленные на совершенствование водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим, заключаются в теоретических и практических занятиях, проводимых в рамках повышения квалификации водителей с периодичностью, определенной законодательством, их содержание и порядок рассматриваются далее в разделе 7 настоящего Пособия.

1.6. Соблюдение условий работы водителей в соответствии с режимами труда и отдыха, установленными законодательством Российской Федерации, а также контроль за соблюдением указанных условий.

Соблюдение условий работы водителей в соответствии с режимом труда и отдыха достигается по средствам осуществления контроля как с применением технических средств измерения (тахографов) так и без таковых (диспетчеризация) согласно требованиям приказа Минтранса России от 13.02.2013г. № 36.

2. Мероприятия по подготовке транспортных средств к безопасной эксплуатации.

2.1. Проверка соответствия транспортных средств по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и грузов.

2.2. Проверка наличия действующей разрешительной документации, необходимой для допуска к участию транспортного средства в дорожном движении в соответствии с законодательством Российской Федерации (свидетельство о регистрации транспортного средства, страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, лицензия на осуществление пассажирских перевозок, путевой лист, а также иные документы,

необходимые для осуществления конкретных видов перевозок в соответствии с законодательством Российской Федерации).

2.3. Поддержание транспортных средств в технически исправном состоянии в соответствии с инструкцией по эксплуатации изготовителя транспортного средства.

Достигается за счет соблюдения инструкции по эксплуатации изготовителя транспортного средства, в том числе требований, относящихся к специализированному подвижному составу и дополнительному оборудованию ТС.

2.4. Проведение работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств в порядке и объемах, определяемых технической и эксплуатационной документацией изготовителей транспортных средств.

В соответствии с пунктом 27 Правил субъект транспортной деятельности обязан обеспечить организацию технического обслуживания и ремонта используемых транспортных средств в соответствии с предписаниями изготовителя.

Транспортное средство, техническое состояние которого не соответствует требованиям безопасности, установленным «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», утвержденными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23.10.1993г. № 1090, не может допускаться к выполнению перевозок пассажиров и грузов без устранения выявленных несоответствий и повторного контроля технического состояния.

2.5. Проведение ежедневного контроля технического состояния транспортных средств перед выездом на линию с места стоянки и по возвращении к месту стоянки с соответствующей отметкой о технической исправности (неисправности) транспортных средств в путевом листе.

В соответствии с пунктами 28 и 29 Правил субъект транспортной деятельности обязан обеспечить проведение предрейсового контроля технического состояния транспортного средства.

Запрещается выпуск на линию транспортных средств, не прошедших предрейсовый контроль технического состояния. Сведения о проведенном контроле

технического состояния транспортного средства и месте его проведения фиксируются в путевых листах. Контроль технического состояния транспортных средств при выпуске на линию (возврате с линии) обеспечивается работником субъекта транспортной деятельности, осуществляющим допуск транспортных средств к эксплуатации.

2.6. Обеспечение стоянки (хранения) транспортных средств, исключаящее доступ к ним посторонних лиц, а также самовольное их использование водителями субъектов транспортной деятельности.

Субъект транспортной деятельности или уполномоченное им лицо проводит проверки соблюдения мероприятий, указанных в подпунктах 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 Перечня, в отношении должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, по мере необходимости, но не реже одного раза в квартал.

Субъект транспортной деятельности или уполномоченное им лицо проводит проверки соблюдения мероприятий, указанных в подпунктах 1.1, 1.2, 1.7, в отношении должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, по мере необходимости, но не реже одного раза в шесть месяцев.

Организация инструктажей водителей. Контроль знаний водителя, относящихся к перевозке. Согласно требованиям Приказа Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, утвердившим «Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», п.16.

Субъект транспортной деятельности обязан обеспечить водителей следующей информацией:

- о погодных условиях движения на маршруте;
- о местах организации отдыха и приема пищи, размещении объектов санитарно-бытового обслуживания;
- о местах стоянки транспортных средств;
- о телефонах дежурных частей подразделений Госавтоинспекции МВД России

по маршруту движения;

- об особенностях обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств при сезонных изменениях погодных и дорожных условий;

- о причинах и обстоятельствах возникновения ДТП, нарушений Правил дорожного движения, правил технической эксплуатации транспортных средств и других требований и норм безопасности дорожного движения, произошедших с участием водителей субъекта транспортной деятельности;

- о расположении пунктов медицинской и технической помощи, диспетчерских пунктов управления движением транспортными средствами и о порядке связи с этими пунктами;

- о действиях водителя в ситуациях, связанных с несоблюдением графика движения транспортного средства по независящим от него причинам;

- о маршруте движения транспортного средства, перевозящего пассажиров, условиях и режимах движения на маршруте, местах концентрации ДТП на маршрутах регулярных перевозок пассажиров;

- о порядке определения полной и осевой массы транспортного средства, о правилах загрузки транспортных средств и проведения весового и габаритного контроля при перевозке грузов.

Данная информация, указанная в п.16 Правил, должна доводиться до водителей путем проведения вводного, предрейсового, сезонного, специального инструктажей.

Вводный инструктаж проводится со всеми водителями при приеме их на работу независимо от уровня квалификации и стажа работы. В тематику вводного инструктажа включаются следующие вопросы: общие сведения о субъекте транспортной деятельности (размер и структура парка транспортных средств, виды осуществляемых перевозок); требования по организации и безопасной эксплуатации транспортных средств, предъявляемые к водителю, осуществляющему деятельность у данного субъекта транспортной деятельности; правила внутреннего трудового распорядка; порядок прохождения предрейсового и послерейсового медицинских осмотров; порядок прохождения предрейсового контроля технического состояния

транспортного средства; нормы загрузки транспортных средств (для пассажирских перевозок - пассажироместимость); особенности обслуживания лиц с ограниченными возможностями здоровья или инвалидов с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата, зрения, слуха (для пассажирских перевозок); основные данные об аварийности на маршрутной сети, обстоятельствах и причинах преобладающих видов ДТП; документы, необходимые для осуществления перевозок пассажиров и (или) грузов.

Предрейсовый инструктаж проводится: при отправлении водителя по маршруту движения впервые; при перевозке детей; при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

В тематику предрейсового инструктажа включаются следующие вопросы: протяженность маршрута, дорожные условия, наличие опасных участков и мест концентрации ДТП, особенности организации дорожного движения; конечные, промежуточные пункты маршрута, места отдыха, приема пищи, смены водителей (при необходимости), стоянки транспортных средств; расположение на маршруте пунктов медицинской и технической помощи, постов Госавтоинспекции МВД России, диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций; условия работы водителя при увеличении интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков; безопасность движения в период каникул учащихся; информация об изменениях в организации перевозок, об особенностях проезда железнодорожных переездов, путепроводов и других искусственных сооружений, пользования паромными переправами и наплавными мостами; меры предосторожности при преодолении затяжных спусков и подъемов; действия водителя в ситуациях, связанных с несоблюдением графика движения транспортного средства по независящим от него причинам (при перевозке пассажиров по регулярным маршрутам); особенности посадки, высадки и перевозки лиц с ограниченными возможностями здоровья или инвалидов с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата, зрения, слуха, применительно к конкретному маршруту движения (при перевозке пассажиров); особенности подачи автобуса к месту посадки пассажиров (при перевозке детей);

особенности посадки и высадки детей, их перевозки, взаимодействия водителя с лицами, сопровождающими детей (при перевозке детей).

Сезонные инструктажи проводятся со всеми водителями два раза в год:

- в весенне-летний и осенне-зимний периоды. В тематику сезонных инструктажей включаются вопросы, определяющие особенности эксплуатации и управления транспортными средствами в весенне-летний и осенне-зимний периоды, а также связанные с обеспечением безопасности дорожного движения в сложных погодных и дорожных условиях.

Специальный инструктаж проводится со всеми водителями при необходимости срочного доведения до них информации в случаях: вступления в силу нормативных правовых актов, положения которых влияют на профессиональную деятельность водителей; изменения маршрута движения и условий движения, влияющих на безопасность дорожного движения; получения информации о ДТП с человеческими жертвами, значительным материальным и экологическим ущербом; совершения и (или) угрозы совершения террористических актов.

При проведении инструктажа дается оценка сложившейся ситуации и порядок необходимых действий водителя.

Субъекту транспортной деятельности запрещается допускать водителей к работе, связанной с управлением транспортными средствами, без прохождения ими соответствующих инструктажей.

Субъектом транспортной деятельности осуществляется документальный учет сведений о лицах (фамилия, имя, отчество, занимаемая должность), проходивших и проводивших инструктаж, виде инструктажа и дате его проведения. Результаты этого учета хранятся субъектом транспортной деятельности в течение не менее трех лет.

Организация государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения.

Учет ДТП в транспортном предприятии. Анализ причин, факторов и обстоятельств ДТП. Использование этих данных для устранения предпосылок к ДТП в предприятии. Анализ причин и условий, способствовавших возникновению ДТП.

Статья 20 Федерального Закона от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» закрепляет основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств. Одним из таких требований является обязанность анализировать и устранять причины ДТП и нарушений Правил дорожного движения с участием, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям транспортных средств. Согласно Правилам учета дорожно-транспортных происшествий, утв. Постановлением Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647, учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия, то есть события, возникшие в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при которых погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения. При этом указанными Правилами установлено, что учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется:

- для изучения причин и условий их возникновения;
- для принятия мер по устранению этих причин и условий.

Учёт дорожно-транспортных происшествий осуществляется, в том числе и владельцами транспортных средств. Владельцы транспортных средств должны учитывать дорожно-транспортные происшествия с участием принадлежащих им транспортных средств независимо от места их совершения. Кроме того, владельцы транспортных средств ежемесячно сверяют с управлениями (отделами) органа внутренних дел по районам, городам и иным муниципальным образованиям сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием, принадлежащих им транспортных средств. Учёт ДТП в субъектах транспортной деятельности осуществляется работниками службы БДД или иными лицами, назначенными приказом по предприятию или организации. Форма учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств определяется Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации. Действующая форма, состоящая из 2-х разделов, представлена

на следующих рисунках.

Приказом Минтранса РСФСР от 26 апреля 1990 г. № 49 было утверждено Положение о порядке проведения служебного расследования дорожно-транспортных происшествий, согласно которому целью служебного расследования является:

- установление обстоятельств, условий и причин возникновения ДТП;
- выявление нарушений установленных норм и правил,

регламентирующих безопасность дорожного движения;

разработка мероприятий по устранению причин происшествий.

Журнал учета ДТП

сведения, подлежащие сверке с территориальными органами внутренних дел

(предприятие)

(владелец транспортных средств)

(адрес владельца транспортных средств)

Начат « » _____ 20 г.

Окончен « » _____ 20 г.

Раздел 2. Сведения внутреннего характера, подлежащие выяснению в процессе проведения служебного расследования

№ п/п	Данные о водителе: а) Ф.И.О.; б) квалификация, стаж работы (всего лет, в т. ч. в организации на данном автомобиле); в) на каком часу работы произошло ДТП; г) состояние здоровья	Данные о транспортном средстве: срок эксплуатации, время проведения последних ТО-1 и ТО-2	Условия организации и осуществления перевозок, приведших к ДТП: а) вид груза, вес груза, правильность загрузки транспортного средства, число пассажиров, маршрут, отклонение от маршрута, вид перевозки; б) нарушение правил перевозки, эксплуатации, ремонта, режима труда и отдыха водителя и др.	Последствия дорожно-транспортного происшествия			Принятые меры	Примечание	
				Сведения о пострадавших в ДТП по вине работников организации: а) категория (пассажир, водитель, пешеход, иное лицо); б) тяжесть последствий (погиб, ранен); в) Ф.И.О., возраст	Материальный ущерб от повреждения (млн руб.)				
6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

При служебном расследовании, в пределах компетенции лица, его проводящего, должны быть выявлены:

- обстоятельства, предшествующие происшествию;
- причины происшествия;
- влияние дорожных и других факторов на возникновение ДТП;
- последствия происшествия;
- лица, деятельность которых связана с возникновением происшествия, и конкретная вина каждого из них (предварительно);
- недостатки в работе автотранспортного предприятия (организации), способствующие возникновению дорожно-транспортных происшествий.

Данным Положением установлена обязанность руководителя автотранспортного предприятия (организации) при возникновении происшествия с пострадавшими в 5-суточный срок проводить разбор причин и обстоятельств, способствовавших его возникновению.

При этом до трудового коллектива должны быть доведены:

- причины происшествия;

- результаты разбора;
- принимаемые меры.

По каждому происшествию, при котором погибло 3 или пострадало 5 и более человек:

- проводится в 7-дневный срок разбор причин и обстоятельств, способствовавших возникновению происшествия;
 - разрабатываются мероприятия по предотвращению происшествий.
- Результаты разбора и принятые меры также доводятся до трудовых коллективов.

При анализе структуры аварийности в автотранспортной организации (АТО) возможно использовать удельные и относительные показатели аварийности, объектами сопоставления при таком анализе могут быть:

- виды ДТП;
- типы и марки транспортных средств;
- группы водителей с различным стажем (общим и в предприятии), возрастом, другими особенностями;
- регулярные маршруты, обслуживаемые предприятием;
- подразделения предприятия (колонны, отряды, бригады) и др.

При этом сопоставление производится также со средними значениями соответствующих показателей по отрасли.

Для детализации причин аварийности проводится анализ по времени и месту совершения ДТП, виду и характеру перевозки, видам нарушений ПДД, часу работы на линии и т.д.

Целью анализа является выявление «узких мест» - условий, характеризующихся повышенной частотой совершения ДТП или повышенной тяжестью последствий.

Анализ завершается построением матрицы «причины ДТП - мероприятия (или направления деятельности) по устранению причин ДТП». При выявлении причин используются также материалы служебных расследований, проводятся опросы водителей и специалистов предприятия.

Для проведения анализа в АТО необходимо иметь и накапливать не только данные о ДТП, но и данные о последствиях ДТП; данные о подвижном составе, о водительском составе (сведения о водителях, как правило, накапливаются и обобщаются в карточках персонального учета водителей); данные о нарушениях ПДД и принятых мерах; сведения о реализации запланированных мероприятий по БДД (количество проверок, медосмотров, инструктажей и т.д.).

Ниже приводится перечень возможных критериев БДД, разделенных по основным задачам по предупреждению ДТП. Обеспечение надежности водительского состава.

«Аварийные» показатели:

- количество ДТП, погибших и раненых в ДТП по вине водителей;
- коэффициент виновности (отношение количества ДТП по вине водителей к ДТП с участием транспортных средств АТО).

«Неаварийные» показатели:

- количество выявленных нарушений ПДД водителями на линии по отношению к числу проверок;
- число «проблемных» водителей (в нетрезвом, переутомленном, болезненном состояниях), отстраненных после предрейсового медосмотра;
- количество водителей с неоднократными нарушениями ПДД;
- число водителей, повысивших свою квалификацию;
- число водителей со стажем работы до 1 года.

Обеспечение технической исправности транспортных средств в эксплуатации.

«Аварийные показатели»:

- количество ДТП по причине технической неисправности ТС;
- удельная тяжесть последствий, связанная с неисправностью ТС.

«Неаварийные» показатели:

- количество сходов с линии по технической неисправности;

- количество автомобилей, выявленных на линии с техническими неисправностями;
- количество автомобилей, не оснащенных необходимыми приборами и оборудованием и др.;
- количество автомобилей со сроками эксплуатации, превышающими нормативы.

Обеспечение безопасности при организации перевозочного процесса.

«Аварийные» показатели:

- количество ДТП, совершенных водителями после 8 часов работы водителя на линии;
- количество ДТП, совершенных неопытными водителями (с общим стажем от 1 до 3 лет).

«Неаварийные показатели»:

- количество выявленных нарушений режимов труда и отдыха водителей и иных нарушений Правил перевозки пассажиров и грузов;
- процент водителей, не охваченных предрейсовым медосмотром.

Согласно разделу II п.6 Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утв. Приказом Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7), далее – Правила, предусмотрен ряд мероприятий, которые субъект транспортной деятельности проводит в целях предупреждения ДТП.

В случае ДТП с участием транспортных средств, принадлежащих субъекту транспортной деятельности, субъект транспортной деятельности проводит анализ причин и условий, способствовавших возникновению ДТП, результаты которого оформляются документально и хранятся не менее трех лет. При осуществлении указанного анализа устанавливаются:

- 1) в отношении работника субъекта транспортной деятельности, управлявшего транспортным средством (далее - водитель):
 - фамилия, имя, отчество (при наличии), общий стаж вождения данной

категории транспортного средства, стаж работы у субъекта транспортной деятельности, стаж работы на данном транспортном средстве, а также по возможности те же сведения о других водителях - участниках ДТП;

- прохождение водителем медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В отношении водителя, находившегося во время ДТП в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения,

- обстоятельства, при которых он оказался за рулем в состоянии опьянения;
- соблюдение водителем в предшествовавший ДТП период режима труда и отдыха;

- соблюдение водителем законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и настоящих Правил;

- наличие у водителя административных правонарушений в области дорожного движения и трудовой дисциплины в течение года, предшествовавшего данному происшествию, наличие взысканий у данного водителя в течение года; организация повышения квалификации и профессионального мастерства водителя, соблюдение условий стажировки водителя;

2) в отношении транспортного средства:

- модель транспортного средства;
- государственный регистрационный знак (для городского наземного электрического транспорта - бортовой номер), расположение рулевого управления на транспортном средстве;

- наличие неисправностей транспортного средства в момент ДТП;
- наличие диагностической карты, подтверждающей прохождение технического осмотра транспортного средства;

- организация технического обслуживания и ремонта транспортного средства, включая:

- периодичность технического обслуживания транспортного средства и сроки проведения последнего технического обслуживания транспортного средства, а также лицо, ответственное за его проведение;

- соблюдение межсервисного пробега;
- наличие и перечень неисправностей, обнаруженных при техническом обслуживании транспортного средства;
- наличие письменных обращений водителя к субъекту транспортной деятельности о выявленных в процессе эксплуатации транспортного средства неисправностях.

3) в отношении должностных лиц субъекта транспортной деятельности:

- фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего предрейсовый контроль технического состояния транспортного средства, соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение условий и порядка проведения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства;
- фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего инструктаж водителей (в предусмотренных настоящими Правилами случаях), соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение требований к проведению инструктажа в соответствии с настоящими Правилами;
- фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, осуществлявшего предрейсовый медицинский осмотр, соответствие указанного лица квалификационным и профессиональным требованиям, соблюдение условий и порядка проведения предрейсового медицинского осмотра;
- соблюдение положений законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и настоящих Правил;
- меры, принятые субъектом транспортной деятельности к водителям, имеющим административные правонарушения в области дорожного движения.

Требования по обеспечению безопасности дорожного движения в процессе его организации.

Технические средства, используемые в работе специалиста по безопасности движения. Оснащение и организация работы кабинета БДД в АТО. Тренажеры, стенды и другие устройства для тренировки и оценки навыков, знаний,

психофизиологических качеств водителей. Компьютерные программы для проверки знаний ПДД водителями. Тестирование водителей на ЭВМ: программы и методы обработки результатов. Технические средства контроля алкогольного опьянения. Организационно-методическими центрами по профилактике аварийности в субъекте транспортной деятельности являются кабинеты (классы) безопасности движения, оснащенные наглядными пособиями и необходимой документацией. Основное направление работы кабинета – осуществление учебно- методической помощи службам БДД автотранспортной организации (АТО). Руководство работой кабинета безопасности движения и ответственность за состояние учебно-технических средств, оборудования, наглядных пособий обычно возлагается на руководителя службы БДД автотранспортной организации.

Работники службы БДД проводят в кабинете безопасности движения работу по предупреждению аварийности на транспорте, основным содержанием которой является:

- проведение вводного инструктажа для водителей и профильных работников автотранспортной организации по вопросам обеспечения БДД;
- организация и проведение тематических занятий по БДД с водителями;
- отработка вопросов поведения водителей при возникновении различных опасных дорожно-транспортных ситуаций и повышение мастерства управления транспортными средствами в сложных дорожных условиях;
- проведение разбора ДТП и фактов нарушений ПДД по безопасности дорожного движения;
- проведение лекций, докладов, демонстрация видеофильмов по вопросам БДД;
- проведение проверок знаний ПДД РФ и других нормативных документов по БДД у водителей и профильных работников автотранспортной организации.

Материально-техническое обеспечение безопасности дорожного движения. Кабинет безопасности движения рекомендуется по возможности располагать вблизи диспетчерской для обеспечения максимальной его посещаемости водителями.

Размеры кабинета безопасности движения определяются руководством АТО в зависимости от численности водительского состава. При каждом кабинете рекомендуется организовывать комнату психологической разгрузки, являющейся инструментом для снижения нагрузок на водительский состав, занятых выполнением тяжелых работ, связанной с повышенной концентрацией внимания, физическими, эмоциональными и моральными нагрузками.

Учебно-методический раздел обеспечивает приобретение водителями знаний по основам БДД, организации труда и отдыха водителей, техническому состоянию ТС, а также воспитание трудовой и транспортной дисциплины. Приобретение знаний по основам безопасности дорожного движения предусматривает:

- изучение ПДД, правил технической эксплуатации автомобильного транспорта и других нормативных документов по безопасности автомобильных перевозок и контроль полученных знаний;
- повышение мастерства вождения автомобилей, разбор типичных опасных дорожно-транспортных ситуаций с рекомендациями о правильных действиях в этих ситуациях;
- выбор рациональных режимов движения с учетом экономии топливно-смазочных материалов;
- знакомство с психофизиологией труда водителей.

Приобретение знаний по организации труда и отдыха водителей предусматривает изучение:

- производственной санитарии и гигиены труда;
- режимов труда и отдыха;
- требований, предъявляемых к состоянию здоровья при предрейсовых, межрейсовых и послерейсовых медицинских осмотрах;
- дорожных условий и режимов движения на основных маршрутах работы транспортных средств АТО;
- приемов вождения автомобилей в различных дорожных и климатических условиях.

Изучение технического состояния транспортных средств предусматривает знания конструктивных особенностей и технико-эксплуатационных характеристик подвижного состава АТО, а также устройства порядка контроля и обслуживания узлов и агрегатов автомобилей, техническое состояние которых влияет на БДД.

Справочно-информационный раздел предназначен для информационной, консультативной и справочной работы. Он содержит:

- карту-схему маршрутов, используемых АТО при пассажирских и грузовых перевозках;
- план работы кабинета безопасности движения;
- данные статистики ДТП;
- схемы железнодорожных переездов, расположенных в зоне деятельности АТО;
- схемы типичных ДТП с анализом их возникновения.

Агитационно-пропагандистский раздел включает материалы, отражающие опыт работы лучших водителей, бригад, колонн, подразделений, итоги конкурсов, месячников по безопасности движения.

Для лучшего усвоения материала начальник отдела (службы) БДД (специалист по БДД) должен использовать оборудование и наглядные пособия, имеющиеся в кабинете безопасности движения. В процессе самоподготовки обучающихся и при их опросе необходимо использовать программные тесты и упражнения с применением компьютерной техники. Важным (но и сравнительно затратным!) техническим средством в примерном списке оборудования кабинета безопасности движения могут быть автомобильные тренажеры. В первую очередь, рекомендуется применение функциональных тренажеров для овладения навыками торможения и скоростного руления, что способствует лучшей подготовке водителей к работе в реальных условиях дорожного движения. Применение подобных тренажеров значительно повышает эффективность занятий и является более экономически целесообразным, чем непосредственное использование в этих целях учебных автомобилей.

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ Экспертиза ДТП

Автомобиль ВАЗ-2101, следуя по улице Солнечная совершил наезд на пешехода который в результате ДТП получил травмы средней степени тяжести.

Пешеход пересекал дорогу справа налево в месте, где не предусмотрен пешеходный переход. Удар пришелся на торцевую часть автомобиля.

Схема данного дорожно-транспортного происшествия представлена на рис. 1.

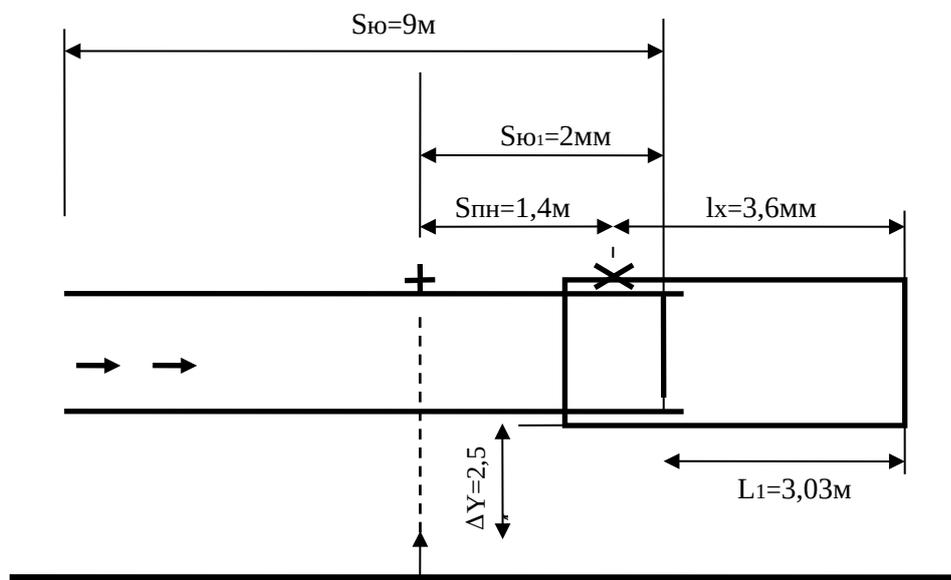


Рисунок 1 – Наезд автомобиля на пешехода левой боковой поверхностью

Исходные данные

День ясный без осадков, покрытие – сухой асфальт, покрытый укатанным снегом.

Легковой автомобиль ВАЗ-2101 совершил наезд на пешехода, пересекавшего дорогу справа налево (Рисунок 1) со скоростью 1,58 м/с. Из схемы ДТП длина следа юза на покрытии составляет 9 м, место наезда расположено на расстоянии 2 м от конца этого следа. Расстояние от правой стороны автомобиля до границы проезжей части 2,5 м.

Удар пешеходу нанесен левой боковой поверхностью автомобиля. Место удара находится на расстоянии 3,6 м от передней части автомобиля.

Перемещение автомобиля в заторможенном состоянии после пересечения линии

следования пешехода определяется из схемы ДТП:

$$S_{\text{пн}} = (S_{\text{ю1}} + L_1) - l_x \quad (1)$$

$$L_1 = L + L_{\text{п.свес}}$$

$$L_1 = 2,43 + 0,6 = 3,03$$

$$S_{\text{пн}} = (2 + 3,03) - 3,6 = 1,4$$

$$S_{\text{пн}} = 1,4 \text{ м}$$

где L_1 – расстояние от задней оси до передней части автомобиля, м; $L_{\text{п.свес}}$ – длина переднего свеса автомобиля, м; L – база автомобиля, м. L и $L_{\text{п. свес}}$ заданы в технических характеристиках автомобиля.

Скорость автомобиля в момент наезда:

$$V_{\text{н}} = \sqrt{2S_{\text{пн}}j}, \quad (2)$$

где j – замедление автомобиля, м/с^2

Замедление автомобиля определяется в зависимости от категории транспортного средства, в данном случае категория М1 (легковые) и коэффициента сцепления с дорогой $\varphi = 0,3$ (сухой асфальт, покрытый укатанным снегом)

$$V_{\text{н}} = \sqrt{2 * 1,4 * 2,9} = 2,8$$

$$V_{\text{н}} = 2,8 \text{ м/с}$$

Скорость автомобиля перед торможением:

$$V_{\text{а}} = 0,5t_3j + \sqrt{2S_{\text{ю}}j}, \quad (3)$$

$$V_{\text{а}} = 0,5 * 0,25 * 2,9 + \sqrt{2 * 9 * 2,9} = 7,56$$

$$V_{\text{а}} = 7,56 \text{ м/с}$$

t_3 – время нарастания замедления, с;

Время нарастания замедления определяется в зависимости от категории транспортного средства, в данном случае категория М1 и коэффициента сцепления с дорогой $\varphi = 0,3$.

Удаление автомобиля от места наезда (расстояние видимости)

$$S_{\text{зд}} = \frac{S_n V_a}{V_n} - \frac{(V_a - V_n)^2}{2j}, \quad (4)$$

где S_n – путь, пройденный пешеходом до места наезда (из схемы ДТП), м.

V_n – скорость пешехода, м/с.

Скорость пешехода зависит от возраста пешехода, пола и характера шага (бега).

Согласно показаниям свидетелей, пешеход передвигался спокойным шагом, в связи с этим, скорость пешехода можно принять равной 1,58 м/с

$$S_n = \Delta Y + B$$

ΔY - расстояние от обочины до правого края автомобиля;

B - ширина автомобиля.

$$S_n = 2.5 + 1.6 = 4.1$$

$$S_{\text{зд}} = \frac{4.1 * 7.56}{1.58} - \frac{(7.56 - 2.8)^2}{2 * 2.9} = 15.7$$

$$S_{\text{зд}} = 15.7 \text{ м}$$

Остановочный путь автомобиля

$$S_o = TV_a + \frac{V_a^2}{2j}, \quad (5)$$

T – суммарное время, с

Суммарное время можно найти по формуле (6):

$$T = t_1 + t_2 + 0.5t_3, \quad (6)$$

t_1 – время реакции водителя, с.

Время реакции водителя выбирается в зависимости от дорожно-транспортной ситуации перед ДТП. Таким образом, если ДТП произошло в непосредственной близости от делового центра, но не в зоне пешеходного перехода, то t_1 можно принять равное 0,8с.

t_2 – время срабатывания привода тормозов, с.

Время срабатывания привода тормозов зависит от типа привода тормозов. В данном случае привод гидравлический.

t_3 – время нарастания замедления, с.

$$T=0,8+0,1+0,5*0,25=1,03\text{ с}$$

$$S_0=1,03*7,56+\frac{7,56^2}{2*2,9}=17,6$$

$$S_0=17,6\text{ м}$$

Условие остановки автомобиля до линии следования пешехода

$$S_{\text{yd}} \geq S_0 \quad (7)$$

$$15,7 \leq 17,6$$

Расстояние видимости меньше остановочного пути, из чего следует, что водитель не имел техническую возможность, применив экстренное торможение, остановиться на расстоянии, меньшем, чем расстояние видимости. предотвращение дорожный происшествие тормозной

Условие безопасного проезда с постоянной скоростью мимо пешехода:

Условие сохранения безопасности

$$\frac{(S_{\text{yd}} + L_a)}{V_a} \leq \frac{(\Delta Y - \Delta_6)}{V_n} \quad (8)$$

где Δ_6 – безопасный интервал, м.

Безопасный интервал определяется по эмпирической формуле

$$\Delta_6 = 0,005 * L_a * V_a, \quad (9)$$

$$\Delta_6 = 0,005 * 2,43 * 7,56 = 0,1$$

$$\frac{(15,7+2,4)}{7,56} \leq \frac{(2,5-0,1)}{1,58}$$

$$2,4 \leq 1,58$$

Из анализа условия (8) следует, что водитель, продолжая движение с выбранной скоростью не мог проехать мимо пешехода.

Выводы:

1. Водитель не мог остановить автомобиль перед линией следования пешехода, применив экстренное торможение.

Водитель не мог, продолжая движение с выбранной скоростью проехать мимо пешехода.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.12.2013) «О безопасности дорожного движения».
2. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».
3. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 21.07.2014) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».
4. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 28.06.2014).
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 21.07.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2014).
6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП) от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 21.07.2014) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2015).
7. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «О транспортной безопасности».
8. Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ (ред. от 23.06.2014) «О техническом регулировании».
9. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ (ред. от 21.07.2014) «Об охране окружающей среды».
10. Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ (ред. от 28.12.2013, с изм. от 04.06.2014) «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
11. Федеральный закон от 29.12.2012г. № 273-ФЗ (ред. от 04.06.2014, с изм. от 04.06.2014) «Об образовании в Российской Федерации».
12. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных

дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 27.05.2014).

13. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993г. № 1080 «Правила дорожного движения Российской Федерации» и «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения».

14. Постановление Правительства РФ от 23.04.1994 № 372 (ред. от 16.03.1997) «О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом».

15. Постановление Правительства РФ от 19.01.2008г. № 16 «Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движением транспортных средств».

16. Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 № 272 (ред. от 30.12.2011) «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом».

19. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий».

20. Постановление Правительства РФ от 10.09.2009 № 720 (ред. от 22.12.2012, с изм. от 08.04.2014) «Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств».

21. Постановление Правительства РФ от 05.12.2011 № 1008 (ред. от 13.11.2013) «О проведении технического осмотра транспортных средств».

22. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» (с изменениями и дополнениями).

23. Приказ Минтранса России от 15.01.2014 № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных

предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» (Зарегистрировано в Минюсте России 05.06.2014 № 32585).

24. Приказ Минтранса России от 20.08.2004 № 15 (ред. от 24.12.2013) «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» (Зарегистрировано в Минюсте России 01.11.2004 № 6094).

25. Приказ Минтранса РФ от 02.04.1996 № 22 «О форме учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств».

26. Приказ Минтранса РФ, Минтруда РФ от 11.03.1994г. № 13/11 (ред. от 11.05.2000г.) «Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 18.04.1994г. № 548);

27. Приказ Минтранса РФ от 06.12.1994 № 92 (ред. от 02.07.1997) «Об организации подготовки водителей, осуществляющих перевозку опасных грузов».

28. Донченко В.В., Степанов А.А., Ибраев К.А., Петрова А.П. Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения в автотранспортных предприятиях различных форм собственности: Учебное пособие. – М.:ГУУ, 2009.-77с.

29. Пугачёв И.Н. Организация и безопасность дорожного движения: учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / И.Н. Пугачёв, А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. - М.: Издательский центр «Академия», 2009. - 272 с.

30. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>

ХАРАКТЕРИСТИКА
практики по получению первичных профессиональных умений и опыта профессиональной деятельности

1. Ф.И.О. студента _____
Группа _____; по направлению подготовки _____

2. Место проведения практики: _____

3. Время проведения практики _____ неделя (и), (_____ часов).

4. Виды и объем работ, выполненных студентом во время практики:

5. Качество выполнения работ в соответствии с требованиями:

По итогам практики студент заслуживает оценки _____

6. Сведения об уровне сформированности профессиональных компетенций Приложение 1 .

Дата М.П. Подпись Ф.И.О. руководителя практики от организации

Дата Подпись Ф.И.О. руководителя практики от университета

В результате прохождения практики у студента были сформированы следующие компетенции

ПК	Наименование	Сформированы
ПК-15	способностью применять новейшие технологии управления движением транспортных средств	+
ПК-18	способностью использовать современные информационные технологии как инструмент оптимизации процессов управления в транспортном комплексе	+
ПК-24	способностью к применению методик проведения исследований, разработки проектов и программ, проведения необходимых мероприятий, связанных с управлением и организацией перевозок, обеспечением безопасности движения на транспорте, а также выполнением работ по техническому регулированию на транспорте	+
ПК-33	способностью к работе в составе коллектива исполнителей по оценке производственных и непроизводственных затрат на обеспечение безопасности движения	+
ПК-36	способностью к работе в составе коллектива исполнителей в осуществлении контроля и управления системами организации движения	+