**Классный час**

**«Причины дорожно-транспортных происшествий»**

***ЦЕЛИ:***

1. Расширить знания детей о правилах поведения на дорогах.
2. Формирование здорового образа жизни учащихся.
3. Воспитание высокой общей культуры.
4. Профилактика безнадзорности и беспризорности.
5. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма

***ЗАДАЧИ:***

1. Приобщение детей к изучению вопросов безопасности.

2. Широкое привлечение к пропаганде безопасного поведения на дорогах и улицах

среди детей младшего и среднего возраста.

3. Отвлечение детей и подростков от пустого времяпровождения, вовлечение их в активную работу по сохранению жизни и здоровья юных участников дорожного движения.

4. Воспитание у детей активной жизненной позиции.

***Оборудование:*** плакаты «Правила дорожного движения

***Ход урока***

1. Организация класса.
2. Повторение пройденного материала.
3. Работа над новым материалом.

***Учитель.***

Движеньем полон город:

Бегут машины в ряд,

Цветные светофоры

И день и ночь горят.

Шагая осторожно,

За улицей следи

И только там, где можно,

Её переходи!

И там, где днем трамваи

Спешат со всех сторон,

Нельзя ходить зевая!

Нельзя считать ворон!

Шагая осторожно, За улицей следи

И только там, где можно,

Её переходи!

**Ребята!** Как вы думаете, о чем сейчас пойдет речь?

**Учащиеся:** о движении на дорогах.

**Учитель:** Правильно, молодцы, догадались. Сегодня мы продолжаем говорить с вами об опасностях на дорогах. А сейчас немного статистики: о состоянии детского дорожно-транспортного травматизма по России в 2010 году.

В 2010 году в нашей стране произошло 21 970 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков. Из них погибли 1018 и ранены 22 785 человек. Каждое десятое происшествие происходило с участием юных граждан.

Основным видом дорожных происшествий с уча­стием детей стали наезды на пешеходов, которые соста­вили более половины (52%, или 11 362 ДТП) всех проис­шествий. В среднем по стране ежедневно совершалось более 30 наездов.

4965 ДТП произошло из-за нарушений Правил дорожного движения юными пешеходами. Однако за 4 года число детей, пострадавших в результате ДТП по собственной неосторожности снизилось на 30%, с 10 266 человек (2004 год) до 7201 (2010 год).

Самые распространённые причины наездов на де­тей-пешеходов — переход проезжей части детьми в не­установленном месте или вне пешеходного перехода.

Участником ДТП в качестве пассажира стал 8051 ребёнок, это 36% общего числа ДТП с участием детей, из них 517 детей погибли и 8667 получили ранения.

Участниками 453 происшествий стали дети в возрас­те до 7 лет, оказавшиеся на дороге без сопровождения взрослых. Пренебрежение водителей к использованию специальных детских сидений и ремней безопасности при перевозке детей способствовало увеличению числа пострадавших несовершеннолетних пассажиров. Про­изошло 1364 ДТП, в которых погибли 149 детей и 1253 получили ранения. 12% несчастных случаев с детьми было зарегистри­ровано с юными водителями, в том числе 1595 ДТП слу­чилось с участием детей-велосипедистов, что составляет 7% общего числа происшествий с участием детей.

Цифры статистики говорят о том, что нам с вами надо знать правила движения и строго их соблюдать!

**Знания основных причин детского дорожно-транспортного травматизма и правил поведения на дорогах - залог жизни и здоровья человека.**

Поэтому мы с Вами ещё раз повторим и изучим причины детского дорожно-транспортного травматизма.

**Причины** **детского** **дорожно** **-** **транспортного** **травматизма:**

***Нарушения*** ***ПДД*** ***участниками*** ***движения***

«Установлено, что основной причиной травма­тизма является несоблюдение Правил дорожного движения и соответствующих им требований безопасного поведения на дороге детьми и взрос­лыми. В ходе исследования определено, что дети в подавляющем большинстве случаев (91%) полу­чили травмы от транспорта, являясь пешехода­ми и велосипедистами. Велико количество (9%) по­страдавших детей-пассажиров, роль которых как источников причины ДТП, в отличие от пешехо­дов и велосипедистов, практически сведена к нулю. Раздельное изучение частоты получения травм детьми в зависимости от места их нахождения относительно транспортного средства в момент дорожного происшествия необходимо потому, что меры профилактики травматизма среди детей-пешеходов и пассажиров неодинаковы».

***Слабое*** ***использование*** ***возможностей пассивной*** ***безопасности***

Следует обратить внимание на то, что если во­просы пассивной безопасности и профилактики тя­жести транспортных травм у взрослых сегодня от­части решены и работают (ремни и подушки безо­пасности, подголовники и т.д.), то специальные детские сиденья и удерживающие устройства яв­ляются большой редкостью и вопросы безопасно­сти и профилактики травм все еще остаются от­крытыми.

***Влияние*** ***поло*** ***-*** ***возрастных особенностей*** ***детей***

«Среди детей, пострадавших на дорогах от транспорта, мальчиков в два раза больше, чем

девочек. При этом возраст детей откладывает четкий отпечаток на частоту возникновения травм — подавляющее большинство составляют школьники в возрасте от 8 до 16 лет, количество же дошкольников и первоклассников в три раза меньше.

Анализ травматизма, проведенный раздельно среди 11- и 14-летних детей, показал, что макси­мальное количество транспортных травм (19%) дети 11 лет получали в период с 14 до 15 ч, а у 14- летних подростков пик травматизма (30%) отмечался с 15 до 16 ч, т.е. время получения травм - это **внеурочное**время».

***Отсутствие должного контроля за передвижением школьников***

**Аварийное время**

«При выборе мер профилактики необходимо учитывать время пребывания детей в школе, знать, когда школьники находятся под контролем учителей, а когда предоставлены сами себе.

Результаты изучения травм детей от транс­порта показали, что наибольшее число их дети младшего школьного возраста и подростки полу­чили по дороге в школу или по возвращении из нее. Наименьшее количество травм отмечалось во вре­мя, отведенное для сна, но тем не менее и в эти часы имели место случаи транспортного травма­тизма преимущественно с участием подростков».

**Аварийные дни**

Известно, что день недели и время года влияют на число детей, находящихся на улице, и количе­ство транспорта в городе. Изучение детских транс­портных травм показало, что если в течение всего учебного года травматизм распределяется равно­мерно только в середине недели и имеет день наи­большего числа травм (понедельник - 18%), то во время летних каникул частота травматизма прак­тически одинакова в любой день недели.

И в этом случае данные исследователей и се­годняшние данные у ГИБДД совпадают:

ДТП с участием детей по дням недели:

♦ понедельник - 147; ♦ пятница-139;

♦ вторник - 110; ♦ суббота-121;

♦ среда - 118; ♦ воскресенье - 109.

♦ четверг - 98;

***Сезонные и погодные условия***

«Немаловажную роль в увеличении ДТП игра­ют погодные условия, от которых зависит при­сутствие детей на улицах, характер их игр и про­должительность времени, которое они проводят вне дома. Наибольшее число травм (31%) отмече­но весной. Летом их число снижается до 25%, а осенью и зимой ДДТТ составляет 44% от обще­ годового показателя». И эти показатели за все про­шедшие годы практически не изменились.

***Недостаточное использование градостроительных возможностей***

«Известно, что количество транспортных средств, движущихся по дороге, в значительной мере определяется ее шириной. Как показало ис­следование, чаще детский транспортный травма­тизм имеет место на широких (9-15 м) дорогах и значительно реже на узких (до 4,5 м). В связи с чем следует отметить, что в современных го­родах большая часть проспектов, улиц, и прежде всего во вновь строящихся микрорайонах, являют­ся широкими транспортными магистралями, на которых происходит большое число случаев дет­ского транспортного травматизма. Этот фак­тор говорит в пользу разделения транспортного и пешеходного потоков (увеличение количества подземных пешеходных переходов) и ставит дан­ную градостроительную меру в число первосте­пенных задач социальной профилактики детских транспортных травм».

**Ребята!** Сегодня мы с Вами очень подробно изучили причины ДТП и нельзя не сказать о последствиях этих происшествий. (чтение стихотворения учителем сопровождается показом презентации «Последствия ДТП».

Несчастный случай на дороге

Застал меня почти врасплох

Я понимаю, мы - не боги,

Но так хотелось, чтоб я смог

Вернуть события обратно,

Спасти мальчишку от беды…

Как это сделать? Непонятно!

Ведь все в руках самой Судьбы…

Но так ли это? Может, сами

Порой играем с жизнью мы,

Спешим, гоняемся часами

По бездорожию судьбы

Водитель! Вдумайся скорее:

Трагедии могло не быть.

Скажи мне честно, ты сумеешь

Того мальчишку позабыть?

Скажи мне прямо, жить как будешь,

Смотреть в глаза его родным,

Как объяснишь им, что не любишь

Спокойной, грамотной езды?

Что вышло все почти случайно,

Превысил скорость, ну и что ж?

Глаза закрой, и ты увидишь,

Что мальчик - мёртв, а ты – живешь!

Перед глазами будут книжки,

Вторая обувь и портфель,

Дневник несчастного мальчишки…

Ведь не вернёшь его теперь.

«Водитель, помни! – крикну громко, -

Не допусти другой беды,

В твоих руках – душа ребенка,

Судьба старушки, миг судьбы!»

***1У. Закрепление нового материала*** .

***Ребята!*** По какой причине вы можете стать жертвой ДТП?

***Учащиеся*** называют причины.

***Учитель:*** Правильно, молодцы!

**У. Итог урока**

***Учитель:***Какую «формулу безопасности» надо знать, для того чтобы избежать аварий на дорогах?

***Учащиеся:***

**«Изучай и уважай правила движения!»**

***Учитель*** : на память об этом уроке я хочу подарить Вам эти памятки (учитель раздает каждому ученику «Памятку о правилах дорожного движения».

Дорожно-транспортное происшествие

**Доро́жно-тра́нспортное происше́ствие** (**ДТП**) — 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 причинён иной материальный ущерб.   
Первое в истории зарегистрированное ДТП произошло 30 мая1896 года в Нью-Йорке: Электромобиль Генри Уэлса столкнулся с велосипедом Эвелина Томаса, который отделался переломом ноги.

Традиционно к списку «опасных для здоровья водителя факторов» относят:

* нарушение правил дорожного движения, в том числе:
  + алкогольное опьянение ;
  + превышение допустимой скорости движения;
  + разговоры по мобильному телефону ;
* неиспользование ремней безопасности;
* использование неисправного транспортного средства;
* разговор с пассажирами;
* курение за рулём ;
* еда за рулем ;
* управление электронными устройствами (например радио, CD проигрывателем или GPS) во время движения;
* прослушивание музыки.
* усталость водителя (водитель при сильной усталости может уснуть за рулём ).

Исследования показали, что водители, которые во время езды слушают музыку, более склонны к превышению скорости и чаще попадают в ДТП, так как становятся невнимательными.

Генеральная Ассамблея ООН в 2005 году предложила государствам-членам ООН и международному сообществу объявить ежегодный Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий .

Само по себе совершение ДТП не является основанием для возникновения ответственности. Ответственность возникает в тех случаях, когда в действиях водителя имеется состав административного правонарушения, либо преступления. Как в первом, так и во втором случае могут возникать основания для гражданско-правовой ответственности (обязанности по возмещению причиненного вреда). Бывают ситуации когда пострадавшая сторона вершит самосуд над водителем, допустившим ДТП, в том числе с помощью огнестрельного оружия

**Классификация ДТП**

Устранение последствий ДТП

* столкновение
* опрокидывание
* наезд на стоящее транспортное средство
* наезд на препятствие
* наезд на пешехода
* наезд на велосипедиста
* наезд на гужевой транспорт
* наезд на животное
* падение пассажира
* иные виды ДТП (происшествия, не относящиеся к указанным выше видам)

Основные поражающие факторы при ДТП

* динамический удар, вызванный почти мгновенной остановкой транспортного средства
* травмирование обломками и частями транспортных средств
* синдром длительного сдавления при зажатии пострадавших частями транспортных средств
* воздействие высокой температуры и выделяющихся газов в случае возникновения пожара
* воздействие опасных веществ при участии спецтранспорта, перевозящего опасные грузы

ДТП в России

По данным ГИБДД в России ежегодно в ДТП погибает около 26 тыс. человек. За 1997-2007 гг. в ДТП погибло 350 254 человека, для сравнения в Афганской войне (1979—1989) погибло 15 051 человек.   
**Общее количество ДТП, число погибших и получивших травмы (раненых) в 1990—2010 гг. (по статистике ГИБДД)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **Кол-во ДТП** | **Погибло** | **Ранено** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| [**1990**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1990) | ? | 35 366 | ? |
| [**1991**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1991) | ? | 37 510 | ? |
| [**1992**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1992) | ? | 36 471 | ? |
| [**1993**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1993) | ? | 37 120 | ? |
| [**1994**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1994) | 175 000 | 35 599 | 189 900 |
| [**1995**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1995) | 167 280 | 32 791 | 183 900 |
| [**1996**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1996) | 160 523 | 29 468 | 178 378 |
| [**1997**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1997) | 156 515 | 27 665 | 177 924 |
| [**1998**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1998) | 160 300 | 29 021 | 183 846 |
| [**1999**](http://ru.wikipedia.org/wiki/1999) | 159 823 | 29 718 | 182 123 |
| [**2000**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2000) | 157 596 | 29 594 | 179 401 |
| [**2001**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2001) | 164 403 | 30 916 | 187 790 |
| [**2002**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2002) | 184 365 | 33 243 | 215 678 |
| [**2003**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2003) | 204 257 | 35 602 | 243 919 |
| [**2004**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2004) | 208 558 | 34 506 | 251 386 |
| [**2005**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2005) | 223 342 | 33 957 | 274 864 |
| [**2006**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2006) | 229 140 | 32 724 | 285 362 |
| [**2007**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2007) | 233 809 | 33 308 | 292 206 |
| [**2008**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2008) | 218 322 | 29 936 | 270 883 |
| [**2009**](http://ru.wikipedia.org/wiki/2009) | 203 603 | 26 084 | 257 034 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Всего** | **3 006 836** | **650 599** | **3 554 594** |

Некоторые показатели, характеризующие причины ДТП:

* Примерно 30 % ДТП происходит из-за того, что водитель транспортного средства находился в состоянии алкогольного опьянения. (спорное утверждение, см. статистику ниже)
* Примерно 25 % ДТП происходит из-за несоблюдения скоростного режима водителями на дорогах.
* Примерно 15 % ДТП происходит из-за нарушений правил проезда перекрёстка.
* Около 10 % ДТП занимает выезд на встречную полосу движения.
* Примерно 80 % ДТП происходит по вине водителей. (спорное утверждение, см. статистику ниже)

**ДТП из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в состоянии опьянения**

за 2007 год - 15593 (6,67%), за 2008 год - 13611 (6,23%), за 2009 год - 12326 (6,05%), за январь-июнь 2010 года - 4697 (5,74%)

**ДТП из-за нарушения ПДД пешеходами**

за 2007 год - 43645 (18,67%), за 2008 год - 38858 (17,80%), за 2009 год - 32435 (15,93%), за январь-июнь 2010 года - 12963(15,84%)

**ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог**

за 2007 год - 43825 (18,74%), за 2008 год - 39087 (17,90%), за 2009 год - 38105 (18,72%), за январь-июнь 2010 года - 18746(22,91%)

**ДТП из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств**

за 2007 год - 2221 (0,95%), за 2008 год - 1725 (0,79%), за 2009 год - 1389 (0,68%), за январь-июнь 2010 года - 474 (0,58%)

**Оказание помощи**

Во многих странах неоказание помощи пострадавшему в ДТП ведёт к ответственности водителей. Однако, при большом количестве свидетелей ДТП, возникает психологический эффект — эффект «свидетеля» — препятствующий оказанию помощи.

Во многих странах в том числе и в России, различными нормативными и правовыми актами устанавливаются перечни лиц, обязанных оказать помощь. Среди них: медицинские сотрудники, спасатели, инструктора медицинской специальной подготовки и др. Причем они обязаны оказать помощь, даже если находятся не на дежурстве. В уголовном законодательстве большинства стран предусмотрена ответственность за неоказание помощи такими лицами.