



Добрая Дорога детства

Сегодня мы узнаем немного из истории -

- Дорог
- Дорожных знаков
- Статистику из доклада всемирной организации здравоохранения
- Акции в рамках «Всемирного дня памяти жертв ДТП»



ДОРОГИ

История строительства дорог и информация об особенностях движения по ним уходит в далекое прошлое.

«Требите пути и мостите мосты», — приказывал киевский князь Владимир Святославич (980—1015 гг.).

Становление Москвы — «третьего Рима» — сопровождалось формированием системы сухопутных путей русского государства. Молодую столицу с другими городами с середины XV в. связывает ямская гоньба.

Складываются большие тракты — Тверской, Ярославский, транзитные дороги на Нижний Новгород и Казань, в Тулу, Можайская дорога...

В конце XVI в. зарубежные гости, прежде чем отправиться в дальний путь, познакомились с «Русским дорожником», содержащим описание дорог Московии.



Добрая дорога детства

С созданием Ямского Приказа появился один из самых тяжелых налогов — «ямские деньги», и началась организация ямских слобод.

«Судебник» 1589 г. обязывал местных жителей следить за содержанием дорог, мостов, гатей.

Он же впервые устанавливал ширину их проезжей части — полторы сажени.

Интересно, что именно в «Судебнике» впервые упоминается о путевых столбах. В частности, землевладельцам указывалось ставить вехи «до тех мест, чья земля имеет».

В середине XVII в. в селе Коломенское под Москвой построили летний царский дворец, а по дороге от Калужской заставы до усадьбы установили двухсаженные (3,91 метра) столбы с орлами на верхушке.



Добрая Дорога детства

В середине XVII в. в селе Коломенское под Москвой построили летний царский дворец, а по дороге от Калужской заставы до усадьбы установили двухсаженные (3,91 метра) столбы с орлами на верхушке. Отсюда выражение — «коломенская верста», иными словами, верзила.

В конце XVIII в. вдоль трактов появились каменные столбы с указанием расстояния до того или иного города.

По Почтмейстерской инструкции 1807 г. вдоль главных дорог начали ставить черно-белые столбы — «версты полосаты».

С тех пор тракты государства стали называть «столбовыми дорогами».



Добрая Дорога детства

Характерно, что сведения о дорогах и дорожных знаках обнаруживаются археологами и в других странах.

Так, например, самый старый в мире знак найден на дороге неподалеку от итальянского города Ливорно.

Археологи откопали здесь камень, на котором на латинском языке было написано: «Это место опасно».

Так древнеримская «служба движения» предупреждала путешественников о крутом повороте.

В одном из городов Англии с древнейших времен сохранился здоровенный булыжник с указанием расстояния до ближайшего населенного пункта. Таким образом, и этот знак стал прообразом указателей расстояния.



ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ

Появление тех или иных требований в пунктах Правил было вызвано жизненной потребностью в регламентации поведения участников движения.

В случае с железнодорожным переездом это можно понимать как то, что машинисты поездов, особенно маневровых, попросту загоразивали проезд транспорту через переезд.

В частности, размеры и конструкция шлагбаума должны были загоразивать путь всему транспорту, который движется по переезду.

При каждом шлагбауме требовалось иметь автоматически действующую световую и звуковую сигнализацию.



Добрая Дорога детства

Тип шлагбаума, его окраска и тип сигнализации устанавливал отдел наружной службы руководства рабоче-крестьянской милиции НКВД.

Обслуживание шлагбаума и сигнализации на переезде было возложено на сторожевую охрану, находившуюся в месте пересечения автомобильной дороги с железной, причем в Правилах было указано, что вышеназванная охрана должна содержаться за счет организации, эксплуатирующей железнодорожные пути.

Скорость для всех видов транспорта, включая и паровозы, на переезде в черте города регламентировалась не более 15 км/ч.



Добрая Дорога детства

Второй знак из железнодорожной тематики - "Неохраняемый железнодорожный переезд" - появляется в помощь "забору" и обозначается таким же треугольником, только на белом фоне появляется изображение паровоза с большой дымовой трубой, из которой идет дым.

Символ паровоза изображен с опорными буферами спереди и сзади, на четырех колесах и без тендера. (Тендер - прицепное устройство к паровозу, используемое как грузовая платформа для перевозки топлива (угля или дров) для паровоза).

Парадоксально, но ни один пункт Правил не регламентировал ни проезд по неохраняемому железнодорожному переезду, ни его обустройство.



Добрая Дорога детства

В начале 40-х годов кайма знака, бывшая красной, и сам паровоз, изображаемый черным цветом, "синеют".

Необходимо отметить, что труба у паровоза (по сравнению с паровозом 30-х годов) становится ниже, но дым из нее идет. Паровоз опирается на рельс уже семью колесами вместо четырех. Кроме того, паровоз сцеплен с угольным тендером.

"Посиневший" знак ставился на любое пересечение автомобильной дороги с железной. Знак устанавливался за городом за 150-250 м до ближайшего рельса и за 40-60 метров дублировался.

Подъезды к железнодорожным переездам, согласно требованиям отдельной статьи Правил, должны были иметь с обеих сторон ограждения в виде столбов высотой 1 метр, окрашенных в черный и белый цвета (полосатые).



Добрая Дорога детства

После Великой Отечественной войны фон предупреждающих знаков с белого становится желтым, а то, что было нарисовано синим цветом, уже изображено черным.

Претерпевает изменения и внешний вид паровоза: у него пропадает тендер с углем и пропадает одно колесо. На шести колесах поезд мчится на знаке слева направо.

В Правилах 1946 года по городу Минску и области появляется пункт, регламентирующий проезд не охраняемого железнодорожного переезда.

Водителю в этом случае предписывалось "...снизить скорость до 10 км/ч и, не доезжая переезда, остановиться".

При приближении к охраняемому железнодорожному переезду требовалось снизить скорость только до 15 км/ч.



Добрая дорога детства

Правила регламентировали не только порядок проезда автотранспорта, но и паровозов. В частности, была запрещена остановка железнодорожного состава ближе 25 метров от переезда.

В 1950 году останавливаться автотранспорту перед переездом прежде, чем его переехать, было уже необязательно: "При наличии... зеленого сигнала светофора или путевого сторожа, наблюдающего за движением, и при открытом шлагбауме водитель может продолжать движение безостановочно, непрерывно наблюдая за безопасностью движения". Так и предстает образ путевого сторожа в брезентовом плаще, заложив руки за спину, сквозь густые брови "...наблюдающего за движением...".



Добрая дорога детства

Если по каким-либо причинам двигатель автомобиля прекратил работу и не заводится, водитель "...любыми средствами должен немедленно убрать транспорт с переезда".

Тут же были предложены способы эвакуации заглохшего автомобиля. В первую очередь - это "...при помощи других автомобилей или людьми, или одним водителем при помощи вращения коленчатого вала двигателя заводной рукояткой".

Для этого рекомендовалось "...включить первую передачу или передачу заднего хода, в зависимости от того, в каком месте переезда остановился автомобиль".

О том, что делать, если при совершении такой процедуры двигатель заведется, в Правилах не сообщалось.



ДОКЛАД ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Всемирной организацией здравоохранения был опубликован доклад, в котором представлена статистика гибели людей в результате дорожных аварий.

В докладе сказано, что к 2020 г. дорожно-транспортные происшествия обгонят в качестве причин смертности СПИД и инсульты.

Более 1 млн. 200 тыс. человек и еще 50 млн. получают травмы. Ежедневно на дорогах погибают более 3 тыс. человек, большая часть которых - молодые люди от 15 до 44 лет.

И если не принимать срочных мер, то в течение ближайших 14 лет дорожная смертность возрастет еще на 60%.

Статистика утверждает, что ежедневно в автомобильных авариях погибают 95 человек - одна смерть каждые 15 минут.



Добрая дорога детства

По прогнозам к 2020 году травматизм в результате дорожных аварий может стать третьей основной причиной гибели или увечий.

Среди основных причин ДТП - превышение скорости, употребление алкоголя, отсутствие программ технического осмотра транспортных средств и устройств, обеспечивающих безопасность водителей и пассажиров.

Смерти и увечья на дорогах могут и должны быть предотвращены.

На это направлены усилия государства, общества, этому способствует реализация Федеральной целевой программы -

"Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах".



Добрая Дорога детства

ОЖИДАЕМЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ АВАРИЙНОСТИ В УСЛОВИЯХ ОТСУТСТВИЯ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО МЕТОДА

Количество/ год	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, тыс. человек	35,8	36,5	37,2	37,9	38,6	39,3	40
Дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, тыс. единиц	209	209,5	210	210,5	211	211,5	212







Добрая **Д**орога **Д**етства

ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ ПАМЯТИ ЖЕРТВ ДТП

В третье воскресенье ноября в соответствии с Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 26 октября 2005 г. отмечается Всемирный день памяти жертв ДТП.

Проведение акций в рамках Всемирного дня памяти жертв ДТП - это с одной стороны возможность вспомнить о погибших и пострадавших в ДТП, а с другой - обратиться к живым с призывом сохранить свою и чужую жизнь.

"Сохрани свою и мою жизнь на дороге!"

- девиз общественной акции.



Добрая Дорога детства

ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ АКЦИИ:

- **привлечь внимание** к ужасающим масштабам смертности на дорогах и травм и к потенциальному риску всех участников дорожного движения;
- **выдвинуть на первый план** предотвращение аварий и важность более серьезного противодействия правонарушениям на дороге;
- **создать мощную общественную поддержку** идеям изменения сознания участников дорожного движения в плане взаимоуважения, соблюдения правил безопасности на дороге, повышения водительской культуры;
- **вспомнить погибших в ДТП** и проявить сострадание к семьям, понесшим тяжелую утрату;



Добрая Дорога детства

- **обратить внимание** на характер воздействия дорожных аварий на семьи и общество и необходимость в улучшенной послеаварийной заботе и поддержке травмированных и семей погибших;
- **оценить работу всех**, кто вовлечен в ликвидацию последствий дорожных аварий: сотрудников Госавтоинспекции, МЧС, скорой помощи, врачей, медсестер, представителей страхового сообщества и всех тех, кто ежедневно в силу своей работы сталкивается с бедствиями, вызванными дорожными авариями;
- **привлечь внимание общественности** к последствиям дорожных аварий для детей, потерявших в них родителей;
- **предоставить каждому возможность** внести посильный вклад в предотвращение дорожных аварий- создание общественного мнения по поводу необходимости оказания помощи жертвам ДТП (правовой, материальной, моральной).