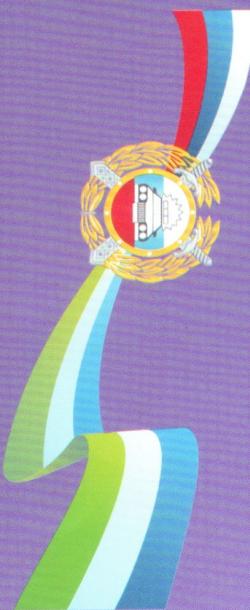


Как влияет на безопасность детей поведение родителей?



Родителям об обучении детей навыкам безопасного поведения

Находясь на улице с ребенком:

- на проезжей части не торопитесь и не бегите: переходите улицу всегда разумеренным шагом, иначе Вы обучите ребенка спешить и бегать там, где нужно быть внимательным и обеспечивать безопасность.
- выходи на проезжую часть, прекращайте разговоры: ребенок должен привыкнуть, что при переходе улицы разговоры излиши.
- никогда не переходите улицу наискосок: всякий раз подчеркивайте ребенку, что идете строго попрек улицы.
- никогда не переходите улицу на красный или желтый светофора. Если ребенок сделает это с Вами, он тем более сделает это без Вас.
- переходите улицу только на пешеходных переходах или на перекрестках — по линии тротуара: если Вы приучите ребенка переходить улицу, где придется, никакая школа не будет в силах его переучить.
- из автобуса, трамвая или такси старайтесь выходить первым: переди ребенка — в противном случае маленький ребенок может упасть, а ребенок постарше может в этот момент выбежать из-за стоящего транспорта на проезжую часть улицы. Если Вы с ребенком выходитите из автобуса последними из выходящих пассажиров, будьте осторожны. Лучше предупредить водителя, чтобы он не закрыл двери, думая, что высадка окончена.
- приводите ребенка к участию в наблюдении за установкой на улице. Показывайте ему те машины, которых нужно отстегнаться, которые готовятся поворачивать, которые едут с большой скоростью и их нужно пропустить, которые Вы заметили издали.
- подчеркивайте свои действия, находясь с ребенком: повторяйте головы для осмотра улицы, остановку для пропуска машин, остановку для осмотра улицы — если ребенок заметит машины, значит, он обучается на Вашем примере.
- никогда не выходите с ребенком из-за машин и кустов, предварительно не осмотрев улицы. Это типичная ошибка детей, и нужно, чтобы они ее не повторяли.
- не посыпайте ребенка перед собой или пересекать улицу спереди Вас — этим Вы обучаеете его идти через улицу, не глядя по сторонам.
- маленького ребенка нужно крепко держать за руку, быть готовым удержать его при попытке вырваться. Это частая причина несчастных случаев.



ПАМЯТКА для родителей несовершеннолетних участников дорожного движения



Уважаемые родители!

Помните: наибольшее количество ДТП с участием детей происходит в период школьных каникул.

Мы знаем — Вы хотите, чтобы Ваш ребенок был живым и здоровым.

- Заприте ребенку играть на проезжей части.
- Машина не может остановиться мгновенно.
- Всегда ходите только по левой стороне дороги.
- Знаите о местонахождении Вашего ребенка.
- Все перекрестки — это места повышенной опасности.
- Дорога особенно опасна в темное время суток.





Главный Государственный инспектор
безопасности дорожного движения
МВД по Республике Башкортостан
Динар Гильмулдинов

Наблюдаемые в настоящее время темпы автомобилизации свидетельствуют о том, что автомобили, практически для любой российской семьи, становятся не только необходимым, но и статусным элементом. Это же касается большинства молодых людей, вступающих в деятельную фазу жизни, диктуемую все высокие требования мобильностю. Вместе с тем, этот объективный процесс порождает целый ряд проблем, которые стремительно трансформируются в социально значимые, но в значительной степени обусловлены факторами по большей части субъективными.

Говоря о безопасности дорожного движения в предыдущих тематических публикациях, анализируя ее составляющие, мы однозначно приходим к выводу о том, что в этом вопросе не может быть меткой. Сегодня, когда транспортный поток, подобно весеннему разливу, расширяется настолько, что привыкает к порогу наших домов, впору говорить о ситуации складывающейся на уличной сети жилых районов наших городов, особенно во внутридворовых проездах и улочках.

Так же, как большинство улиц и городских автодорог, внутренняя дорожная инфраструктура так называемых «спальных районов», планировалась исходя из расчетных показателей изменившихся в последние годы несомненно относительно тех, что принимались за основу в период их возведения. В первую очередь это относится к внутридворовым территориям, отводимым под парковку автотранспорта. Если двадцать лет назад зачастую парковочные места внутри дворов оставались невостребованными, то сейчас потребность в них возросла в десятки раз. Городские дворы нашего времени и зимой и летом буквально «забиты» припаркованными автомашинами.

За годы до проявления этой проблемы благодаря стараниям городских властей всех уровней на значительной части внутридворовых территорий были спроектированы зеленые остановки, являющиеся теперь неотъемлемой частью городского пейзажа. Любые попытки расширения проезжих частей и парковочных территорий во дворах неизбежно вступают в противоречие с мнением общественности, совершенно справедливо ратующим за создание самых современных и газонов. В этих условиях решением проблем в ее наименее значимом звучании может стать строительство многоуровневых паркингов. Подобного рода решения не являются инновацией, успешно применяются в районах перспективной застройки. Однако, любой читающий эту статью, согласится с одним большим «НО»: на проектирование и возведение паркингов в непростых условиях стоящихся внутридворовых инфраструктур потребуется немало времени, а проблема остро стоит уже сейчас.

В нашем понимании собственно проблемой является движение по внутридворовым проездам в условиях максимально приближенного к критическому ограничению створ этих проездов, вследствие ходового пользования транспортных средств на проезжих частях дворов. Движущаяся транспортное средство, по известному определению, уже является источником повышенной опасности. Движение же в описанных выше условиях существенно повышает её уровень. Понимание этого внутридворового общества могло бы способствовать извлечению определенных резервов, позволяющих снять остроту поднимаемой проблемы. Перед тем как перейти к анализу составляющих элементов безопасности дорожного движения необходимо вспомнить, что на любой автодороге уровень

безопасности каждого участника дорожного движения напрямую зависит от общей интенсивности движения по ней и складывающихся дорожных условий.

Даже визуальное исследование алгоритмов городского транспортного движения в вечерние часы показывает, что сформировавшийся транспортный поток перемещается на относительно большие в устоях города расстояния по основным городским магистралям. Вливаясь в жилые районы, этот поток разбивается до уровня индивидуального движения отдельно взятой автомашин, водитель которой стремится попасть к цели в большинстве случаев являющейся жилым многоэтажным домом, где типичный автовладелец проживает. При этом интенсивность представлений каждого водителя об удобстве выбиравшего маршрута следованием, читатель этой статьи, проживающий (для убедительности примера) в станице нашей республики в любом из домов стального сектора, подойдя к окну, имеет возможность наблюдать достаточно значительно по интенсивности движение по внутридворовым проездам. При этом результаты самого поворотного наблюдения за этим движением показывают, что большинство автомобилин движутся из одного двора в другой и далее в этом режиме, внутридворовым проездам формируется исходя из субъективных представлений каждого водителя об удобстве выбиравшего маршрута следованием.

Следующим результатом наблюдения будет то, что движение это очень сложное, сопряженное с множеством маневров, зачастую рискованных, а встречный разъезд автомобилей в устоях ограничения проезжих частей, припаркованными транспортными средствами может оказаться вообще невозможен. Понятно желание автомобилестроителей притягивать своего «железного коня» прямо перед порталом дома. В то же время в редко достаточно общих наблюдений следует вывод, что немало водителей покидают в редких случаях наружные проезды, имея желание «срезать углы» более безопасного маршрута пролегающего по магистральным проездам частям, «сакоюмив» таким образом в среднем 300-500 метров пути и 2-3 остановки на светофорах. Выражаясь образно, созывает обратное понимание известной пословицы, гласящей, что «умный в гору не пойдет». Исходя из этого проезжие части во дворах в вечерние и утренние часы зачастую по показателю интенсивности движений соперничают с основными городскими магистралями. Принцип движения это проходит в условиях минимальной этого регламента, который просто не предусматривается для проезжих частей этого категории. Наибольшей опасности при этом подвергаются пешеходы, особенно дети. Да и сам водители, выбирающие такой маршрут движения, постоянно находятся в устоях, когда вероятность дорожно-транспортного происшествия наиболее высока. Не случайно, что в городах все больше вызовов на оформление таких фактов поступают от водителей не сумевших избежать столкновений и наездов при проезде жилых кварталов. Изменить нарастающие негативные тенденции способна сознательность каждого водителя, вытекающая из понимания проблемы. Необходимо отказаться от привычных маршрутов, если они пролегают по внутридворовым проездам даже в незначительной части. Альтернативой этому случаю будет являться, возможно, более протяженный, но относительно безопасный маршрут по основной магистрали с привычным звездом «свой» двор.

В своей статье я недоброхотно упомянул термин «внутридворальные проезды». Этот профессиональный термин имеет определенный перевес, характеризующий понятий, но хочется отметить, что это есть дорога к нашему дому, и в силах каждого из нас сделать ее более безопасной, в первую очередь, для наших детей.

Дорога к дому

