

История развития правил дорожного движения в России и мире

Правила дорожного движения (сокращенно: ПДД) — свод правил, регулирующих обязанности водителей транспортных средств и пешеходов, а также технические требования, предъявляемые к транспортным средствам для обеспечения безопасности дорожного движения.

Первые известные попытки упорядочить городское движение были предприняты ещё в Древнем Риме Гаем Юлием Цезарем. По его указу в 50-х годах до н. э. на некоторых улицах города было введено одностороннее движение. С восхода солнца и до конца «рабочего дня» (примерно за два часа до его захода) был запрещён проезд частных повозок, колесниц и экипажей. Приезжие были обязаны оставлять свой транспорт за чертой города и передвигаться по Риму пешком, либо наняв паланкин. Тогда же была учреждена специальная служба надзора за соблюдением этих правил, в неё набирали в основном бывших пожарных, из числа вольноотпущенников. Основные обязанности таких регулировщиков заключались в предотвращении конфликтов и драк между владельцами транспортных средств. Многие перекрёстки оставались нерегулируемыми. Знатные вельможи могли обеспечить себе беспрепятственный проезд по городу — они высылали впереди своих экипажей скороходов, которые расчищали улицы для проезда хозяина.

Когда появились конные повозки, то при движении по дорогам навстречу друг другу они иногда сталкивались. Чтобы упорядочить движение конных упряжек и пешеходов, царские Указы требовали строго соблюдать правила езды и хождения по улицам и дорогам. Указы определяли правила езды конного транспорта и меры наказания нарушителей. Это и были первые правила дорожного движения.

История современных правил дорожного движения берёт своё начало в Лондоне. 10 декабря 1868 года на площади перед Парламентом был установлен механический железнодорожный семафор с цветным диском. Его изобретатель — Дж. П. Найт — был специалистом по железнодорожным семафорам. Устройство управлялось вручную и имело два семафорных крыла. Крылья могли занимать разные положения: горизонтальное — сигнал «стоп» и опущенные под углом 45 градусов — можно двигаться с осторожностью. С наступлением темноты включали вращающийся газовый фонарь, который подавал сигналы красным и зелёным светом. К семафору был приставлен слуга в ливрее, в обязанности которого входило поднимать и опускать стрелу и поворачивать фонарь. Однако техническая реализация устройства оказалась неудачной: скрежет цепи подъёмного механизма был настолько сильным, что проезжавшие лошади шарахались и вставали на дыбы. Не проработав и месяца, 2 января 1869 года семафор взорвался, находившийся при нём полицейский был ранен. Прототипами современных дорожных знаков можно считать таблички, на которых указывалось направление движения к населённому пункту и расстояние до него. Решение о создании единых европейских правил дорожного движения было принято в 1909 году на всемирной конференции в Париже, ввиду увеличения числа автомобилей, роста скоростей и интенсивности движения на городских улицах.

В России первый автомобиль отечественного производства появился в 1896 г. Его сконструировали инженеры Е. А. Яковлев и П. А. Фрезе. В этом же году были разработаны и первые официальные правила перевозки тяжестей и пассажиров в самодвижущихся экипажах. А в 1900 г. было утверждено "Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по г. Санкт-Петербургу на автомобилях". Эти правила в дальнейшем постоянно совершенствовались и утверждались заново.

В 1909 г. в Париже была принята международная Конвенция по автомобильному движению, в соответствии с которой были введены первые дорожные знаки,

указывающие на наличие перекрестка, железнодорожного переезда, извилистой дороги, неровности на проезжей части.

Следующим важным шагом стало принятие «Конвенции о введении единообразия в сигнализацию на дорогах» в 1931 году в Женеве, на Конференции по дорожному движению, в которой среди прочих стран принял участие и Советский Союз.

В современных Правилах дорожного движения изложены обязанности водителей, пешеходов, пассажиров, даются описания дорожных знаков, светофоров и др. Поскольку дети относятся к пешеходам и пассажирам, они должны знать их обязанности. Правила нужны для безопасного движения по улицам и дорогам. Из-за нарушений Правил случаются аварии, гибнут и получают травмы пешеходы, водители и пассажиры.

История первого светофора

Современного человека в его жизни окружает множество бытовых предметов, которые кажутся ему настолько привычными и неизменными, что он даже не задумывается о том, что их когда-то не было, и что их кто-то создал. Сказанное в полной мере относится и к такому привычному всем прибору как светофор. Его история началась давно, и пока он приобрёл знакомый нам всем облик, прошло немало времени.



Появление первого светофора

Первый прибор, предназначенный для регулирования дорожного движения при помощи подачи его участникам специальных сигналов, появился ещё в 1868 году. Именно тогда у здания английского парламента в Лондоне был установлен такой аппарат.

Создал его железнодорожный инженер Джон Пик Найт, который использовал для этого свой опыт работы с железнодорожными семафорами, которые работали по схожему со светофором принципу.

Естественно, что первый экземпляр светофора не был похож на современных его собратьев. Так управлялся он вручную, а его конструкция была самой простейшей: две семафорные стрелки, могущие свободно перемещаться в вертикальной плоскости.

При этом стрелка в горизонтальном положении обозначала требование остановки, а если она приподнималась вверх до 45 градусов, это означало предупреждение о том, что бы участники дорожного движения передвигались бы с максимальной осторожностью.

Ночью светофор использовал для своей работы газовый фонарь с цветной подсветкой, при этом красный свет означал приказ остановиться, а зелёный – разрешение продолжить дальнейшее движение.

Первый в истории человечества светофор был установлен на шесте длиной шесть метров и предназначен он был для облегчения перехода пешеходам дороги и его сигналы предназначались не для них, а для едущих по проезжей части транспортных средств.

К сожалению, судьба первого светофора сложилась неудачно: в 1869 году газовый фонарь в нём взорвался и ранил управлявшего им полицейского. После этого происшествия его демонтировали и в течении следующих 50-ти лет в Лондоне не было установлено ни одного светофора.

Создание автоматических светофоров



Главным недостатком первых светофоров было то обстоятельство, что для управления ими требовался человек. Понятно, что при таких обстоятельствах нельзя было обеспечить светофорами большое количество улиц в городах. Поэтому изобретатели направили свои усилия на создание

автоматических устройств для регулирования дорожного движения.

Считается, что первую подобную систему создал Эрнст Сирин, получивший на неё в 1910 году. При этом она использовала систему табличек с надписями «Stop» и «Proceed», которые, соответственно, запрещали и разрешали движение. Эта система не использовала подсветки, что затрудняло её использование в тёмное время суток.



В современном же виде светофор был создан в 1912 году изобретателем из штата Юта Лестером Вайром. Он уже работал на электричестве и имел два светильника круглой формы зелёного и красного цвета. Правда, свою конструкцию Вайр не запатентовал.

Однако массовое использование светофоров на улицах городов началось тогда, когда 5 августа 1914 года в Кливленде, штат Огайо, Американской светофорной компанией было установлено сразу четыре светофора. Располагались они на перекрестке 105 улицы и авеню Эвклида, а их создателем был Джеймс Хог.

Эти аппараты так же имели два электрических фонаря, при этом при переключении они издавали звуковой сигнал. Управлял работой аппарата полицейский, находящийся в специальной стеклянной будке, стоящей на перекрёстке.

Аппараты, же имеющие привычную нам трехцветную цветовую схему, появились значительно позднее, в 1920 году на улицах Нью-Йорка и Детройта. Их создателями были Джон Ф. Харрис и Уильям Поттс.

Европа несколько отставала от США в процессе «светофоризации» и первый электрический светофор там появился во Франции в 1922 году, а Англии это устройство было установлено только в 1927 году.

Первый советский светофор

В Стране Советов первый светофор был установлен 15 января 1930 года в Ленинграде. Поставили его на перекрёсток Невского и Литейного проспектов. В столице же страны эту систему регулирования дорожного движения установили несколько позже - 30 декабря того же 1930 года. Разместили её на углу Петровки и Кузнечского моста. Третьим городом, оснащённым светофором, стал Ростов-на-Дону.



Все эти светофоры устанавливались в порядке эксперимента и после его завершения в одной только Москве к концу 1933 года было смонтировано около ста таких приборов.

При этом светофоры того времени отличались от привычных нам тем, что они использовали принцип работы механических часов, где стрелка указывала не на время, а на цветное поле, обозначающее режим движения. Их достаточно быстро заменили на знакомые нам электрические фонари с вертикальным расположением светильников, однако и они были не такие как мы привыкли. Дело в том, что расположение цветов в этой конструкции было не обычным, а перевёрнутым: сверху шёл зелёный, потом жёлтый и красный цвета.

Само же слово «светофор» вошло в русский язык в 1932 году, когда его включили в Большую советскую энциклопедию.

Устройство современных светофоров

Современные нам светофоры являются достаточно сложными устройствами и состоят из собственно светофора со светильниками, контроллера дорожной сигнализации, а так же датчиков транспортных средств. Устанавливаются они на специальных столбах и опорах на перекрестках и вдоль автомобильных дорог.

Управляет современным светофором компьютер, который выбирает и синхронизирует направления движения согласно постоянно меняющейся дорожной обстановки. При этом датчики движения фиксируют движущиеся по трассе транспортные средства, задавая им ритм езды при помощи световых сигналов.

В крупных городах светофоры объединены в крупные автоматизированные системы по управлению дорожным движением, которые могут создавать такие достаточно сложные эффекты как, например, «зелёная волна».

Дальнейшие пути развития светофора как средства управления дорожным движением будут лежать в области развития искусственного интеллекта, который, со временем, сможет взять на себя все функции регулирования транспортных потоков, полностью исключив из этого процесса человека.

Памятка

«Безопасность на улицах и дорогах»

Внимание! Знай и строго выполняй!

Безопасность на улицах города:

- выбирай не самый короткий, а самый безопасный маршрут до дома, школы;
- если рядом притормозила машина, немедленно отойди от нее в сторону. Что бы ни говорил водитель, нужно держаться от машины на расстоянии. Ни в коем случае в нее не садись;
- на безлюдной улице, проходя мимо незнакомца или компании незнакомых людей, соблюдай безопасную дистанцию (не менее 2 метров);
- если неизвестные люди пытаются с тобой познакомиться, дарят подарки, приглашают в гости, немедленно уходи. Затем расскажи об этом родителям;
- если незнакомцы настойчивы – громко кричи, брыкайся, кусайся, убегай в ближайшее безопасное место;
- никогда не ходи в подвалы и на чердаки домов – там очень опасно;
- не заходи в лифт с незнакомыми людьми, не поднимайся в одиночку по темным опасным лестницам, ни под каким видом не заходи в чужие квартиры;
- не броди по двору и улицам в одиночку, когда в вашем районе произошла серия нераскрытых преступлений.

Правила перехода дороги по нерегулируемому пешеходному переходу:

- остановись у пешеходного перехода на краю тротуара, не наступая на бордюр;
- посмотри налево и направо и определи: какая это дорога – с двусторонним движением или с односторонним;
- пропусти все близко движущиеся транспортные средства;
- убедись, что нет транспортных средств, движущихся в сторону пешеходного перехода задним ходом;
- начинай переход только на безопасном расстоянии от движущихся транспортных средств, определяя это расстояние, помни об остановочном пути;
- пересекай проезжую часть быстрым шагом, но не бегом!
- не прекращай во время перехода наблюдать за транспортными средствами слева, а на другой половине дороги – справа;

- при вынужденной остановке на середине проезжей части не делай шагов ни вперед, ни назад! Следи за транспортными средствами, движущимися слева и справа;
- при одностороннем движении наблюдай за транспортными средствами со стороны их движения;
- иди по переходу под прямым углом к тротуару, а не наискосок.

Правила для пешеходов:

- ходи только по тротуарам, если тротуара нет – иди по обочине навстречу движению;
- переходи улицу только там, где разрешено, посмотри сначала налево, потом направо;
- не переходи улицу на красный свет, даже если нет машин;
- не играй на дороге или рядом с ней;
- не выбегай на проезжую часть;
- не выходи на мостовую из-за препятствия;
- автобус и троллейбус обходи сзади, а трамвай – спереди.

Памятка велосипедисту

1. Движение велосипедистов в возрасте младше 7 лет должно осуществляться только по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон, не создавая препятствий для движения пешеходов.
 2. Движение велосипедистов в возрасте от 7 до 14 лет должно осуществляться только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон, не создавая препятствий для движения пешеходов.
 3. Движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет должно осуществляться по велосипедной, велопешеходной дорожкам или полосе для велосипедистов.
 4. Если отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, а также полоса для велосипедистов, допускается движение по правому краю проезжей части и по обочине ТОЛЬКО для велосипедистов в возрасте старше 14 лет.
 5. Велосипедистам запрещается управлять велосипедом, не держась за руль!
 6. Велосипедистам запрещается перевозить пассажиров!
 7. Велосипедистам запрещается буксировать кого-то при помощи своего велосипеда!
 8. Велосипедистам запрещается пересекать дорогу по пешеходным переходам, находясь на велосипеде.
 9. При переходе через дорогу велосипедист должен слезть с велосипеда и перейти пешком, ведя свой велосипед рядом с собой.
 10. При движении в темное время суток или в условиях недостаточной видимости велосипедистам рекомендуется иметь при себе предметы со световозвращающими элементами (фликеры).
- Чтоб не стал причиной бед
 Добрый друг – велосипед,
 Ездить нужно осторожно
 Специальной дорожкой!

Дорожные знаки и их значение



Виды дорожных знаков

В настоящее время в приложении 1 к ПДД есть 8 разделов, в каждом из которых рассматривается отдельный тип дорожных знаков:

- предупреждающие знаки;
- знаки приоритета;
- запрещающие знаки;
- предписывающие знаки;
- знаки особых предписаний;
- информационные знаки;
- знаки сервиса;
- знаки дополнительной информации.

ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ

1. Водитель механического ТС обязан иметь при себе, а по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки:

- водительское удостоверение той категории, которая соответствует категории транспортного средства. К ТС категории А относятся мотоциклы, а к ТС категории В — легковые и грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой не более 3,5 тонны, у которых количество предусмотренных конструкцией пассажирских мест не более восьми;
- регистрационные документы (свидетельство о регистрации) на транспортное средство, а при наличии прицепа — и на прицеп;
- страховой полис обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО);
- в специально оговоренных случаях — другие документы, предусмотренные Правилами.

2. При движении на ТС быть пристегнутым ремнем безопасности и добиться от пассажиров, в том числе едущих на задних сиденьях легкового автомобиля, чтобы они тоже были пристегнуты ремнями.

При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

3. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние своего ТС.

4. По требованию сотрудников полиции проходить освидетельствование на состояние опьянения, которое может быть проведено на месте остановки либо в наркологической лаборатории.

5. Предоставлять своё ТС в случаях предусмотренных законодательством:

- сотрудникам полиции;
- сотрудникам федеральных органов государственной охраны;
- сотрудникам ФСБ;
- медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

Право остановки ТС предоставлено регулировщикам. Лица, обладающие правом остановки ТС, обязаны предъявлять по требованию водителя служебное удостоверение, или номерной жетон.

ВОДИТЕЛЮ ЗАПРЕЩАЕТСЯ

- управлять транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих внимание и замедляющих реакцию, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;
- передавать управление лицам, находящимся в таком состоянии;
- употреблять опьяняющие вещества между совершением ДТП и прохождением освидетельствования на состояние опьянения, либо между остановкой с целью проведения освидетельствования и его проведением;
- передавать управление лицам, не имеющим водительского удостоверения или не вписанным в страховой полис ОСАГО;

- пересекать организованные транспортные и пешие колонны и занимать место в них;
- управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха;
- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством «хэнд-фри», которое позволяет вести переговоры без использования рук.