

## ИЗ ИСТОРИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Проблема безопасности дорожного движения возникла с появлением колеса и созданием транспортных средств, которые перевозили людей и грузы. Раскопки города Помпеи показали, что четыре тысячи лет назад уже применялись правила дорожного движения: сохранились дорожные знаки и дорожная разметка.

Россия имеет многовековые традиции поддержания порядка на дорогах и улицах страны. С появлением экипажей и гужевых повозок они сталкивались друг с другом, водители, пассажиры и пешеходы получали травмы. Появились первые пострадавшие и первые нарушители порядка на дорогах. Этой проблемой вынуждена была заниматься верховная власть России.

Еще при царе Иване III повелевалось соблюдать правила езды и хождения по дорогам. Появляются указы, определяющие своего рода первые правила передвижения по дорогам, а нарушителей этих правил предписывалось строго наказывать.

В 1720 г. выходит указ Петра I, связанный с правилами дорожного движения. Так, в одном из пунктов этого указа было записано: «На спине каждого извозчика или кучера должен быть номер, зарегистрированный в полиции, для того, чтобы знать, кого бить кошками за первое нарушение правил дорожного движения, за второе – бить кошками и штрафовать, а за третье нарушение правил дорожного движения ссылать на каторгу». Во многих странах мира до сих пор существует физическое наказание за нарушение правил. По мнению автора, это самая справедливая форма наказания, так как каждый нарушитель получает одно и то же чувствительное для него наказание.

Несмотря на строгие меры, принимаемые верховной властью России, было много нарушителей запрета ездить быстро, были часты случаи наездов на пешеходов и столкновений транспортных средств.

Самый строгий порядок на дорогах России был при Екатерине II, это отмечали ее современники. Так, в книге И. Георги «Описание столичного города Санкт-Петербурга» записано: «Заслуживает нынешняя полиция общую благодарность и признательность всей публики, ибо никогда повсеместная безопасность, наипаче же по улицам, не была так наблюдаема, как ныне».

В декабре 1784 г. впервые в России (да и во всем мире) водительское удостоверение получил извозчик. Сохранилось удостоверение, в котором было записано: «Онный билет выдан извозчику Рождественской части дворовому человеку Ивану, сыну Иванова». В нем содержалось не только разрешение на управление, но и предписывались обязанности.

Однако меры, предпринимаемые правительством, не могли уменьшить количество несчастных случаев на дорогах России, хотя они иногда носили

крайне радикальный характер. Так, по свидетельству историка Пыляева, сообщение Павлу I о гибели пешехода от наезда извозчика вызвало такой гнев императора, что он приказал выслать всех извозчиков из Санкт-Петербурга.

В 1812 г. были введены правила, которые устанавливали правостороннее движение, ограничивали скорости движения, требовали технической исправности экипажей и гужевых повозок и были введены для них уже металлические номерные знаки. По этим правилам «неосмотрительная и непомерно скорая езда верхом или в каком-либо экипаже, когда сие будет доказано каким-либо последовавшим от того приключением, ехавший верхом или в экипаже подвергается денежному взысканию от десяти до пятидесяти рублей (для того времени это были очень большие деньги) с обязанностью компенсировать нанесенные убытки. Если несчастие последовало по вине кучера, он подвергается наказанию розгами от десяти до пятнадцати ударов или аресту от трех до семи дней».

В 1913 г. Россия занимала второе место в мире по количеству ТС на душу населения. На 130 млн жителей России приходилось 70 млн экипажей гужевых повозок, верховых лошадей, конок, трамваев, самодвижущихся тележек и бицеклей. США превосходили Россию только по количеству самодвижущихся тележек (автомобилей). Все эти ТС России участвовали в дорожном движении и ими надо было управлять и организовывать определенный порядок дорожного движения.

С первых лет установления советской власти в нашей стране было уделено большое внимание развитию и организации движения, особенно общественного городского транспорта, и грузовым перевозкам. В 1920 г. был издан Декрет Совета Народных Комиссаров «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям». Это были первые систематизированные правила движения. Они устанавливали предельные скорости движения для легковых автомобилей 25 верст в час, для грузовых – 15 верст в час. Запрещались езда по левой стороне дорог и улиц, обгон в узких местах дороги, срезание углов.

До 1961 г. в нашей стране были свои правила для каждой республики и области, и только с 1961 г. вводятся в действие общесоюзные правила движения по улицам городов и дорогам СССР.

В 1973 г. страна вступает в международную организацию по безопасности дорожного движения и подписывает международную Конвенцию о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. Наши правила вплотную приблизились к международным.

В 1993 г. Постановлением Совета Министров Правительства РФ утверждаются Правила дорожного движения РФ и вводятся в действие с 1 июля 1994 г. Затем эти правила уточнялись в 1996, 1998, 2000 и 2001 гг. Ежегодно в Правила дорожного движения вносятся изменения и дополнения, корректирующие существующий порядок на дорогах.