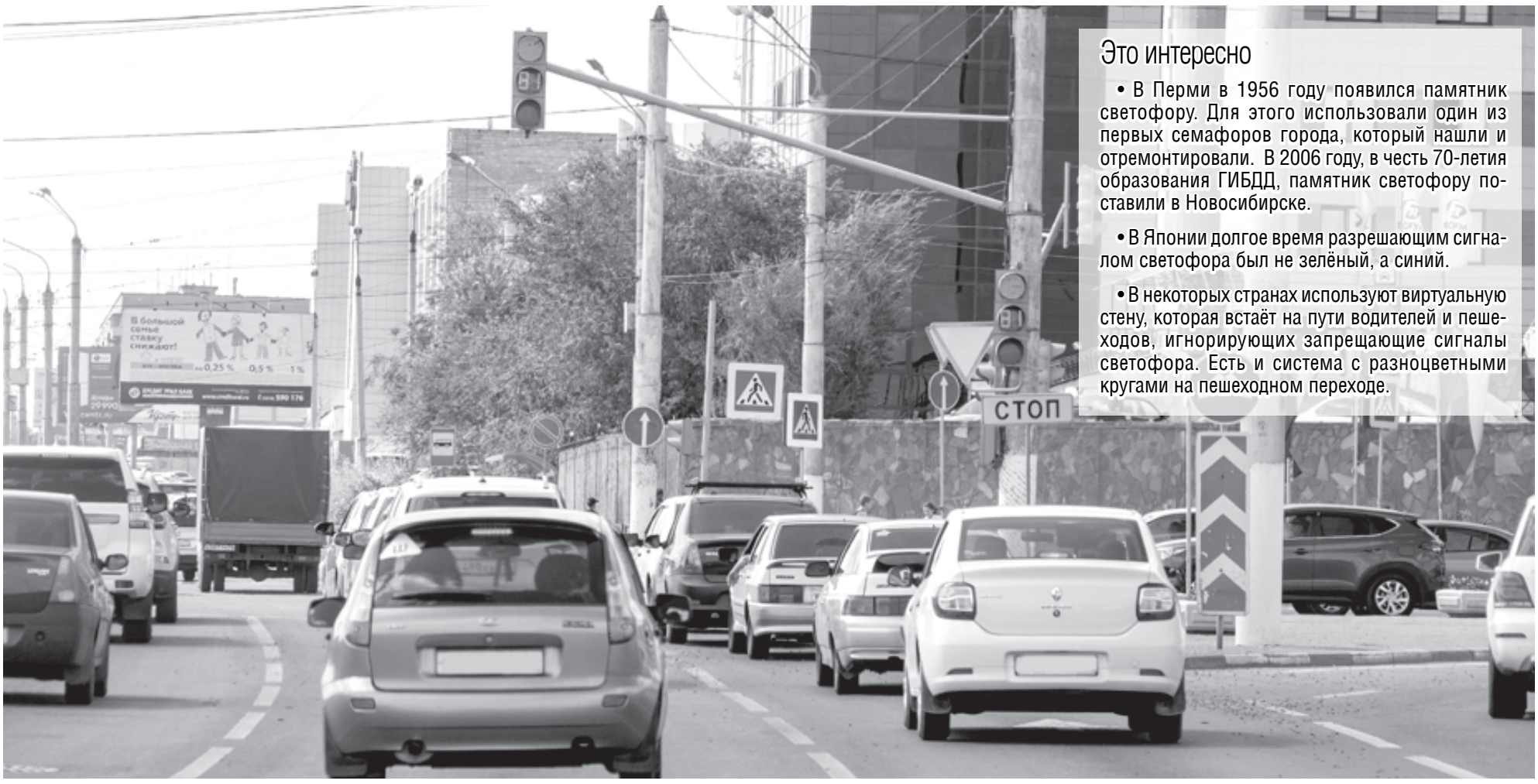
На дороге



Дмитрий Рухмалёв

Это интересно

• В Перми в 1956 году появился памятник светофору. Для этого использовали один из первых семафоров города, который нашли и отремонтировали. В 2006 году, в честь 70-летия образования ГИБДД, памятник светофору поставили в Новосибирске.

• В Японии долгое время разрешающим сигналом светофора был не зелёный, а синий.

• В некоторых странах используют виртуальную стену, которая встаёт на пути водителей и пешеходов, игнорирующих запрещающие сигналы светофора. Есть и система с разноцветными кругами на пешеходном переходе.

Стрелка раздора

Режим работы светофора на перекрёстке улиц Труда и Тевосяна вновь вызывает вопросы

Стрелка больше не показывает приоритетность движения, и водители тут же начали спорить, пропускать ли тех, кто едет со стороны сада имени Мичурина.

Кто главный?

Перекрёсток стал более интенсивным буквально несколько лет назад, после постройки новых домов. Горожане неоднократно обращались к депутату, в автоинспекцию и городскую администрацию с просьбой установить светофор. В 2017 году было решено это сделать. Затем появилось мнение, что обычный комплекс не годится, нужна стрелка, которая разрешает ехать налево – с Труда на Тевосяна. Недавно её вновь убрали, и автовладельцы начали путаться в приоритетности движения. Одни твердят, что знак главной дороги показывает налево, значит, пропускать «встречку» не надо. Другие заявляют: когда работают светофоры, то знаки не имеют значения. «Автовладельцы только привыкли к светофору с дополнительной стрелкой для поворота налево, как её решили убрать, – пишут горожане в социальных сетях. – Теперь создана длинная пробка и увеличена вероятность ДТП. Кто несёт ответственность за такие изменения?» Вот ещё одно мнение: «Когда выезжаешь из садов, водители, которые двигаются по Труда на Тевосяна, не притормаживают и сигналят, думая, что для них и зелёный, и знак приоритета. Эти стрелки не нужно было убирать. А светофор на перекрёстке необходим, хорошо, что поставили. Там раньше очень много машин билось». Впрочем, надо отметить, когда появилась стрелка, то было не меньше возмущений от водителей, которые считали её лишней.

Начальник отдела транспорта и связи городской администрации Кирилл Ставицкий пояснил, что стрелку убрали по многочисленным просьбам горожан. Из-за неё перед перекрёстком скапливалось довольно много машин. В ГИБДД сообщили, что необходимо руководствоваться правилами дорожного движения. Автомобиль, поворачивающий налево на зелёный сигнал светофора, обязан уступить дорогу всему встречному транспорту – даже если на знаках приоритета указано, что вы едете по главной дороге, а встречные – по второстепенной, Когда работает светофор, знаки приоритета не имеют силы. Самый главный на проезжей части – регулировщик. Если видите инспектора ГИБДД, выполняйте его распоряжения. Следующий по иерархии – светофор, затем – знаки приоритета и на последнем месте – правило помехи справа.

Берегите кнопки

Магнитогорцев вскоре ждёт ещё одна перемена – на перекрёстке Мурманском и проспекте Ленина. Там планируется убрать дублирующий транспортный светофор. Причина – тоже в жалобах. В дорожном специализированном учреждении пояснили, что слишком много машин передвигается по второстепенному проезду в офисы или, стараясь обогнуть пробку. Конечно, это не нравится жителям рядом стоящих домов.

Вдобавок поменяется режим работы пешеходного светофора на перекрёстке Ленина–Ручьёва. Сейчас он кнопочный, решено сделать обычным. Соответсвующие распоряжения уже поступили из городской администрации в ДСУ. Впрочем в ГИБДД пояснили, что пока реконструкция ещё находится на рассмотрении.

Всего в городе 116 светофорных комплексов. В каждом по несколько объектов. К примеру, на Советской–Комсомольской восемь светофоров регулируют движение автомобилей и четыре – пешеходов. В прошлом году заменили последние устройства, и теперь уже все объекты на перекрёстках моложе восьми лет. Их обслуживанием занимаются четыре электромонтёра, мастер и инженер-электронщик ДСУ. Каждый день проверяют режим работы, контакты объектов, контроллеры, направленность светофоров. Пятого августа они отметили почти профессиональный праздник – международный день светофора. Рассказывают, что достижений в сфере их работы немало. Например, раньше каждый день меняли примерно по 15 ламп, а длительность горения красного и зелёного цветов регулировали с помощью паяльника. Теперь стоят светодиоды, которые ломаются реже, более просты и надёжны в управлении. Вдобавок они программируются. Например, на Ленина–Завенягина в течение суток режим работы меняется пять раз, учитывая в том числе утренние и вечерние пробки. И нет необходимости то и дело выезжать, чтобы установить нужное время. Достаточно лишь настроить модуль управления.

На Завенягина–Карла Маркса выставлено максимальное время ожидания – красный горит 120 секунд. В светофоре, правда, эти цифры не отражаются. Самое большое время, которое он может показать, – 99 секунд, поэтому датчик просто стоит и начинает отсчёт позже. Это удобное новшество начали вводить в Магнитке с апреля 2018 года.

Сравнительно недавно появились и кнопочные светофоры. Сейчас их десять. Это количество уменьшится, когда на Ленина–Бориса Ручьёва уберут кнопку, сделав объект обычным. Пока не все горожане умеют пользоваться этим оборудованием, не понимая, что зелёный сигнал не загорится сразу же. В модуль управления заложено определённое время на каждый цвет, иначе водителям очень сложно было бы там проехать. Магнитогорцы отчаянно давят пластиковые кнопки, а то и сердито бьют. В итоге специалистам приходится довольно часто менять их.

Лошадиная сила

Бригады периодически меняют светодиоды. Случаются короткие замыкания или неисправности модуля управления, но чаще всего светофоры на перекрёстках не работают из-за плановых или аварийных отключений электроэнергии, как это было, например, на прошлой неделе на Грязнова–Советской. Добавляют работы и водители, которые каждую неделю сбивают семафоры. Последний раз такое произошло на перекрёстке шоссе Космонавтов–Полевая. В ДСУ на этот случай есть запасные комплектующие, а стойки уже давно начали делать сами.

Праздник специалисты не отмечают, но ради интереса подняли архивы. Выяснилось, что светофоры появились в Магнитогорске в начале тридцатых годов прошлого века. Первый установили на пересечении улиц Кирова и Харьковской. Правда, тогда в городе пользовались в основном гужевым транспортом. На лошадях ездили пожарная команда, медики, милиция, похоронное бюро. В охране ММК работал кавалерийский взвод. Так что полоса «ММ» в то время называлась бы не «Автомиг», а, скорее, «Лошадиная сила». В автопарке Магнитки в 1930 году было около ста автомобилей, в основном грузовых, позже появились автобусы. На дорогах стали чаще случаться аварии, пришлось создать ГАИ. В тридцатых годах стало понятно, что не обойтись и без дорожных знаков. Они отличались от современных, указывали: «Железнодорожный переезд», «Езда тихо», «Уклон», «Берегись автомобиля». Потом уже начали устанавливать светофоры и освещать улицы.

Старожилы вспоминают, что до семидесятых годов светофоры висели на тросах в центре перекрёстков. Такие были, например, на Уральской–Строителей и Ленина–Комсомольской. В ДСУ хранятся паспорта некоторых объектов, из которых можно узнать, что 21 июля 1976 года был установлен светофор на Комсомольской площади – на перекрестке улиц Кирова и Пушкина. В феврале 1976 года появился объект на Ленина–Первомайской, в июне – на Ленина–Уральской, осенью – на Карла Маркса–Комсомольской..

На сегодняшний день в городе очень не хватает автоматизированной системы управления, которая бы сообщала о неисправностях и позволяла регулировать работу светофоров из диспетчерской. Она дорого стоит, но со временем, видимо, всё-таки появится в Магнитке.

Татьяна Бородина

От газа до компьютера

Международный день светофора приурочен к установке первого работающего дорожного семафора в американском Кливленде. Это было в 1914 года. Автор – инженер Джеймс Хог.

Впрочем, история создания подобных объектов началась раньше. Первый двухцветный светофор изобрёл в середине XIX века британец Джон Найт. Семафор установили в 1868 году в Лондоне, напротив здания парламента. Он управлялся вручную, изменением в положении стрелок. Ночью их заменяли газовой лампой с красной и зелёной линзами. Через три недели она взорвалась и ранила полицейского, контролирующего светофор. Устройство решили не восстанавливать.

В 1917 году в Солт-Лейк-Сити внедрили инновацию с системой светофоров, управляемых из общего центра. В 1920 году появился первый трёхцветный светофор – в Нью-Йорке и Детройте. Долгое время считалось, что светофоры нужны только для транспорта. Только 5 февраля 1952 года в Нью-Йорке поставили семафор для пешеходов. Компьютеризированная система регулировки уличного движения введена в канадском городе Торонто в 1963 году. Первый светофор с цифровым обратным отсчетом на светодиодном табло появился во Франции в 1998 году.