

**муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение  
«Гимназия №133 имени Героя Социалистического Труда М.Б. Оводенко»  
городского округа Самара**

---

Металлургов пр., 52, г. Самара, Россия, 443034  
Тел./факс: (846) 958-52-86; e-mail: [gymn\\_133@samara.edu.ru](mailto:gymn_133@samara.edu.ru)

**МЕТОДИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ  
КЛАССНЫХ ЧАСОВ, БЕСЕД, КОНКУРСНЫХ  
МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПРОФИЛАКТИКЕ ДОРОЖНО –  
ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА СРЕДИ ДЕТЕЙ**

**ТЕМА «История правил дорожного движения в России»  
(рекомендуемый возраст: 12-15 лет)**

*исполнитель:*

*учитель русского языка,*

*Железнова Наталья Викторовна*

**История российских ПДД началась при Иване III (XV век), который утвердил общие правила пользования почтовыми трактами с перекладными лошадьми, позволяющие быстро преодолевать большие расстояния.**

**Император Петр I (годы правления - 1682-1725) издал в 1683 году указ, запрещающий быструю езду по Москве, езду без возниц и на невзнузданных лошадях, а также запрещающий кучерам бить прохожих хлыстами, ввел правила разезда с правой стороны. В 1718 году в Санкт-Петербурге Петр Великий учредил генерал-полицмейстерское управление (полицию), на которую была возложена ответственность за безопасность дорожного движения.**

**В 1730 году императрица Анна Иоановна** ввела наказание за несоблюдение скоростного режима — любителей быстрой езды полагалось штрафовать, сечь розгами и ссылать на каторгу.

С течением времени в правила вносились изменения и дополнения: утверждались особенности проезда перекрестков, необходимость сбрасывать скорость при приближении к перекрестку, запрет обгона на трудных участках дорог, вводилось преимущество пешехода на движение, а также приоритет движения крестного хода или похоронной процессии.

**В 1883 году была издана «Инструкция городским Московской полиции»**, которая вручалась каждому городскому. Этот документ они обязаны были всегда иметь при себе и руководствоваться им в своих действиях. В числе прочих пунктов, **инструкция предписывала следить за соблюдением правил дорожного движения**, в том числе скоростным режимом, обгоном, выполнением требований к транспортным средствам.

В то же время в крупных городах появилось большое количество частных извозчиков. Для того, чтобы регулировать их деятельность и следить за качеством обслуживания пассажиров, государственные органы стали выдавать лицензии. Для получения «номера» извозчики должны были опрятно выглядеть, следить за внешним видом лошадей и соблюдать правила — управлять конным транспортом только в трезвом виде и не останавливать повозки посреди улиц. С возникновением «конки» появилось новое правило проезда перекрестков — преимущество тяжелых «вагонов» перед другими транспортными средствами.

**Появление первых автомобилей в XIX веке** значительно увеличило необходимость в качественной организации дорожного движения. **Уже в 1896 году в России был принят документ**, регулирующий движение «самодвижущихся экипажей», а **в 1900 году в Санкт-Петербурге утвердили порядок движения пассажирских и грузовых автомобилей по городу**. Уже тогда были определены многие **правила, действующие и сейчас**.

Автомобиль должен был быть зарегистрирован, оснащен номерными знаками спереди и сзади и исправен, что подтверждалось ежегодным обязательным осмотром специальной комиссией. Интересно, что выдавались номерные знаки, имеющие разные размеры в разных городах и называемые «жестянками», в то время на один год, подтверждая оплату водителем ежегодного транспортного налога. Старые номера можно было оставить себе, и многие украшали ими помещения. Запрещалось ездить с открытым глушителем или без такового. За неисправность выхлопной системы полагался штраф.

Управлять автомобилем мог гражданин старше 21 года, знающий грамоту и русский язык, соответствующий требованиям по состоянию здоровья, сдавший специальный экзамен по вождению и имеющий разрешение на управление. Здесь можно обратить внимание на то, что уже с 1900-х годов существовали специальные учебные заведения, где велась подготовка будущих водителей. Передача прав третьим лицам, не имеющим специальной подготовки, и оставление автомобиля на улице без присмотра были запрещены.

При проезде железнодорожных переездов водитель был обязан подать звуковой сигнал о своем приближении, а при проезде перекрестков, если его приближение будет пугать лошадей, сбросить скорость и в случае надобности остановиться. При остановке экипажи полагалось ставить вдоль тротуара в один ряд по направлению движения, не загромождая проезд. При встречном разъезде экипажи держались правой стороны, а обгоняли по левой, был разрешен выезд на встречную полосу, но езда по ней в течение долгого времени запрещена. Ограничивалась максимально разрешенная скорость езды — по Москве 20 верст в час для легковых автомобилей (1 верста соответствует 1066,8 м), 12 верст для автомобилей весом более 350 пудов и ночью — 10 верст в час, по Санкт-Петербургу — 15 верст, в Киеве — 10 верст в час по оживленным улицам и 20 по всем остальным. Регулировался и вес машин, особенно в весенний

период — 300 пудов. Трасса могла и закрыться на просушку, о чем вывешивались соответствующие объявления.

**Нарушителей правил наказывали** в зависимости от степени вины и повторности нарушения- штрафом до 100 рублей или арестом на две недели. За агрессивную езду, нахождение за рулем в пьяном виде и перегораживание дорог можно было лишиться прав на управление автомобилем.

Известно, что уже тогда существовали платные дороги — на шоссе, где располагались заставы, экипажи должны были оплатить специальные сборы.

**В 1908 году в Санкт-Петербурге полицейским, работавшим на дорогах с наиболее интенсивным движением,** начали выдавать белые трости для подачи сигналов водителям. При поднятии жезла вверх все — и автомобилисты, и велосипедисты и вагоновожатые в трамваях должны были немедленно остановиться и продолжить движение только после того, как он будет опущен. Спустя некоторое время трость получила известную нам сегодня полосатую окраску.

**В 1911 году в России начали устанавливать знаки, принятые первой международной Конвенцией в Париже в 1909 году,** установившей международные правила дорожного движения. Первыми знаками были - «Неровная дорога», «Опасный поворот», «Пересечение равнозначных дорог» и «Железнодорожный переезд со шлагбаумом».

**Первым советским документом, связанным с безопасностью дорожного движения, была «Инструкция о пользовании автомобилями и мотоциклами и о порядке движения по городу Москве и ее окрестностям», утвержденная Моссоветом 31 июля 1918 года.** Следом за ней в 1920 году был опубликован подписанный В.И. Лениным Декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (правила)», установивший ограничение скорости для легковых автомобилей 25 верст в час, а для грузовых — 15 верст в час, при перемещении ночью — 10 верст в час. Здесь же были определены требования к

состоянию автомобилей, их регистрации, номерным знакам, наличию у водителей документов — прав, удостоверения личности, путевых листов и требованиям к их оформлению, определялся круг лиц, отвечающих за нарушение ПДД. Контроль возлагался на Автоинспекцию Транспортного Отдела Московского Совета Рабочих и Красноармейских Депутатов, а милиция и прочие власти обязаны были оказывать любое содействие вплоть до применения в крайних случаях оружия. В этом же документе были запрещены обгон на узком месте и срезание углов, было утверждено правостороннее движение.

**В 1921 и 1922 году были выпущены Приказ по Рабоче-Крестьянской милиции №225**, обязывающий её сотрудников учиться русскому языку, арифметике, политграмоте и обязательно — регулированию уличного движения, а также «Инструкция постовому милиционеру по порядку пользования жезлом». Жезлы в то время были красного цвета с желтой рукоятью и имели длину около 11 вершков (48,9 см). **В 1923 и 1924 годах** были приняты инструкции для участковых и волостных милиционеров, на которых возлагались и обязанности по контролю дорог и дорожного движения. Тогда же в Москве появились первые светофоры, например на Страстной (ныне Пушкинской) площади были установлены два семафора с поворачивающимися крыльями, которыми регулировщик управлял вручную, поворачивая крылья вокруг оси на 90 градусов. **В 30-х годах устанавливались светофоры с циферблатами** наподобие часов, поделенными на красные и зеленые сектора. В дальнейшем ввиду плохой различимости стрелки эти конструкции были заменены более привычными нам. Первые такие семафоры (мачтовый и висячий) установили в 1932 году в Москве на пересечении Кузнецкого моста с улицами Неглинной и Петровкой.

С ростом количества транспорта увеличивалось и применение дорожных знаков и дорожной разметки. В 1926 году Международная система дорожных

знаков пополнилась еще двумя - «Неохраняемый железнодорожный переезд» и «Остановка обязательна». В СССР в 1926 году впервые разработали и ввели в действие ТУ на дорожные сигнальные знаки.

**В 1928 году в штате Московской городской милиции впервые появилась должность инспектора по регулированию уличного движения, а менее чем через три года при управлении рабоче-крестьянской милиции Москвы возникла отдельная структура — ОРУД (отряд регулирования уличного движения), в состав которого входила инспекция по выдаче разрешений (прав) на управление автотранспортом.**

**В 1931 году в Женеве при участии представителей Советского Союза прошла международная конференция, на которой приняли единую европейскую систему дорожных знаков, основанную преимущественно на символах. Было разработано и утверждено 26 знаков, классифицированных по трем группам — указательные, предупреждающие и предписывающие.**

До принятия в 1940 году единых для всего союза Правил Дорожного Движения каждый регион и город разрабатывал и утверждал свои ПДД, теперь они создавались на базе общих. **В 1957 году были выпущены новые типовые ПДД, из которых были исключены многие неоправданные ограничения. На основе этого документа в 1957-1959 году разрабатывались и вводились республиканские правила.**

Важно отметить, что даже в годы Великой Отечественной Войны работы в направлении безопасности дорожного движения не прекращались, например в 1944 году в Москве приняли новые ПДД, повысившие требования к водителям и пешеходам, а 30 марта 1945 года появились акты, регламентирующие требования к внешнему виду автомобилей в г. Москва.

В 60-е годы проводилась работа по стандартизации для всей территории страны бланков водительских удостоверений, технических паспортов и номерных знаков для автотранспорта, принятию единых правил

регистрации и учёта транспорта, проведения технических осмотров и методов учёта ДТП.

Важным шагом в мировой безопасности дорожного движения стало принятие **«Конвенции о дорожном движении»** и **«Протокола о дорожных знаках и сигналах»** на международной конференции в Женеве в 1949 году, на основе которых все страны разрабатывают свои ПДД. В 1959 году к ним присоединился и Советский Союз, выпустив на их базе в 1961 году единые «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР», пересмотренные и переутвержденные в 1965 году. До принятия 1 января 1973 года ГОСТ 10807-71 у нас действовала утвержденная протоколом система дорожных знаков.

В 1963 году Советом Министров РСФСР были введены номерные знаки для тракторов, самоходных шасси и тракторных прицепов, повысившее ответственность трактористов-машинистов за соблюдение правил дорожного движения и состояние техники.

В 1967 году было запрещено ездить на мотоциклах и мотороллерах без защитных шлемов.

**Начиная с 1968 года в рамках борьбы за понижения количества ДТП было введено повсеместное изучение ПДД в общеобразовательных школах и профтехучилищах**, с 1971 года такие занятия начали проводить в старших группах дошкольных учреждений, а в дальнейшем в рамках борьбы за БДД и снижение травматизма среди детей в повсеместную практику вошли различные слеты, совещания и семинары для юных участников дорожного движения. В это же время были созданы научно-исследовательские лаборатории проблем безопасности дорожного движения при ВНИИ МООП и МВД СССР, введена в Москве первая ЭВМ для регулирования движения одновременно на семи перекрестках.

**Самым важным событием в истории ПДД** стало принятие участниками конференции ООН по дорожному движению **8 ноября 1968 года в Вене «Конвенции о дорожном движении»**, подписанной представителями **68 стран мира, в том числе СССР**. Данный документ действует и в настоящее время, хоть и претерпел некоторые изменения и дополнения. В соответствии с конвенцией в **1973 году в СССР были выпущены новые ПДД**. Конечно, со временем, с ростом количества и появлением новых моделей транспорта, с принятием Комиссией Совета экономической взаимопомощи по сотрудничеству в области транспорта и Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН новых рекомендаций в Правила вносились изменения — в 1975, 1976, 1979 годах, в связи с появлением новых ГОСТов **1 июня 1980 года была принята новая редакция с изменениями 1984 года, которую впоследствии сменили Правила 1987 года**. Эти документы изменили раздел дорожных знаков, требования к техническому состоянию эксплуатируемых транспортных средств, порядок использования проезжей части, поведения водителей при ДТП, применение противотуманных фар, ввели ограничение скорости движения в городах - 60 км/ч, а на дорогах страны - 90 км/ч для легковых автомобилей и 70 км/ч для грузовых автомобилей, ввели предписание об обязательном применении ремней безопасности и комплектации автомобилей аптечками и огнетушителями, регламентировали порядок движения транспорта со специальными световыми и звуковыми сигналами.

**В 1994 году Российская Федерация присоединилась к «Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов».**

В переходный для страны период 90го-2000го годов работа над безопасностью дорожного движения также велась высокими темпами. Были изменены порядок регистрации транспортных средств и приема экзаменов, в том числе сдача практической части экзамена в два этапа — площадка и город,



введены новые паспорта транспортных средств, свидетельства об их регистрации и номерные знаки, новые водительские удостоверения.

**В 2003 году в России впервые было введено** обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (**ОСАГО**).

**Серьезным шагом в борьбе с нарушениями ПДД** стало принятие в России в 2008 году положений, позволяющих применять средства фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме, для привлечения владельцев транспортных средств к ответственности и создание центров обработки данных фотовидеофиксации нарушений (**ЦАФАП**).

Последние десять лет **работа по совершенствованию правил дорожного движения** идет огромным темпами: принято более двухсот нормативных правовых актов, ужесточается наказание за нарушения ПДД, связанные с состояниями алкогольного и наркотического опьянения, совершенствуют процесс приема экзаменов на право пользования транспортом.