

Муниципальный этап
Конкурса молодежи, образовательных и научных
организаций на лучшую работу

«Моя законотворческая инициатива»

Проект : «Совершенствование условий использования
велосипедов на дорогах общего пользования»

Проект подготовил : Молчанов Сергей Рустамович
МОУ «СОШ №59 им. И.Х . Ромазана »

Магнитогорск
2020 год

Содержание:

- 1) Источники информации
- 2) Цели, задачи , объекты , субъекты проекта
- 3) Актуальность проблемы
- 4) Содержание инициативы
- 5) Пояснительная записка
- 6) Теоретическая и практическая значимость принятия проекта

Источники информации

- 1) Справочно-правовая система КонсультантПлюс (<http://www.consultant.ru>)
- 2) Справочно-правовая система гарант (<http://www.garant.ru>)
- 3) Официальный сайт Госавтоинспекции (<https://ГИБДД.РФ>)

Цели , задачи , объекты и субъекты, способствующие совершенствованию условий пребывания велосипедистов на дорогах общего пользования

Цели :

Создание безопасных и комфортных условий для передвижения велосипедистов на дорогах общего пользования.

Задачи :

- 1) Изучение нормативно-правовых актов
- 2) Сбор информации на сайте ГИБДД
- 3) Мониторинг проблем
- 4) Проведение опросов среди автомобилистов и велолюбителей
- 5) Выявление проблем основываясь на личном опыте

Объекты:

- дороги общего пользования;
- пешеходные дорожки;
- велодорожки;
- велосипедная зона;
- пешеходная зона.

Субъекты:

- велосипедисты;
- водители мопеда;
- водители иных транспортных средств;
- представители ГИБДД.

Актуальность проблемы

В начале второго тысячелетия человечество в результате научно-технического прогресса освоило все виды ресурсов и создало колоссальное количество благ. Негласно наше общество получило название "общество потребления", где каждый, приложив минимум усилий, получает огромный набор благ. Но побочным эффектом такого образа жизни стали глобальные проблемы, среди которых самой острой и насущной надо считать экологическую. Наибольший вред экологии мира доставляют выбросы вредных веществ в атмосферу. И тут нельзя не сказать о роли все возрастающего количества автомобильного транспорта в нашей жизни.

В начале XXI столетия развитые страны мира первыми осознали опасность загрязнения окружающей среды и стали активно искать выход. В частности, правительство Канады выделяет немалые средства, чтобы улучшить экологию путем замены машин с бензиновым двигателем на машины, работающие на альтернативных источниках энергии. Немалое количество стран решают проблему выброса выхлопных газов путем популяризации велосипедного движения. Это позволяет решить сразу несколько проблем: и улучшение экологии, и пропаганда здорового образа жизни.

Велосипедное движение приобретает популярность и в России. Велосипед все чаще становится не детской игрушкой, когда малолетние дети и подростки учатся кататься или совершают прогулки в скверах, парках или кварталах. Сегодня даже в нашем городе можно наблюдать велосипедистов, которые совершают движение по проезжей части дороги. Но далеко не всегда другие участники дорожного движения, которые еще совсем недавно были абсолютными монополистами на дороге, готовы уступать место на проезжей части. Все больше споров разгорается вокруг ситуации с движением велосипедистов. И из-за споров на дороге возникают аварийные ситуации, которые могут повлечь за собой различные травмы. Вполне объяснимо, что "силы" у велосипеда и автомобиля, ставших участниками дорожно-транспортного происшествия, неравны.

В Правилах дорожного движения защитные средства являются не обязательным, поэтому многие велосипедисты не имеют средств защиты, из-за чего вероятность получения тяжёлых травм возрастает в разы. В этом заключается объективная необходимость задуматься о безопасности дорожного движения велосипедного транспорта.

Дополнительно к этому следует отметить и определенный субъективный факт. Многие велолюбители не задумываются о своей безопасности, рассчитывая на своё мастерство вождения транспортного средства. Однако, основными пользователями велосипедов является молодежь. И не всегда молодой человек во внештатной ситуации может рассчитывать на свое мастерство, порой даже профессионал сталкивается с понятием "человеческий фактор".

В этой сложной, но набирающей обороты ситуации, у соответствующих уполномоченных органов, в частности, у сотрудников ГИБДД, нет никаких законных методов предотвращения травмоопасности на дороге для велосипедиста, кроме как разъяснительная работа или предупреждение. Но, как говорится, не до всех доходит с первого раза.

Да, конечно, велосипед – транспортное средство, и нельзя полностью исключить риск получения травм велосипедистами, как и нельзя полностью обезопасить движение велосипедиста, но можно снизить шансы получения травм при попадании в аварийные ситуации. Этому и будет посвящен законотворческий проект .

Проект о внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации .

Предлагаю внести изменения в Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (Ред. От 21.12.2019) «О Правилах дорожного движения ».

1) Раздел 24, пункт 2 дополнить пунктом 2.1 следующего содержания :

«Допускается движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет по проезжей части, при условии, что велосипедист имеет специальные средства защиты, а именно: шлем , наколенники , налокотники »

2) Раздел 9, пункт 13 изложить в следующей редакции :

«На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре или более полосы, выделить специальную полосу – велодорожку, предусмотренную для безопасного движения следующих транспортных средств: велосипед, мопед, самокаты с электрическим двигателем. Выделенная полоса должна быть обозначена знаком, предусмотренным Правилами дорожного движения.»

Пояснительная записка

1) Проект о внесении изменений в раздел 24, пункт 2 Правил дорожного движения подготовлен с целью снижения травм среди велосипедистов, полученных в результате аварий на дорогах общего пользования. Данное изменение будет обязывать всех велосипедистов иметь личные средства защиты, что позволяет снизить риск получения травм в результате аварии.

2) Проект о внесении дополнений в раздел 9 путем добавления пункта 13 подготовлен с целью ограждения велосипедистов, водителей мопедов, водителей самокатов на электрическом двигателе на дорогах общего пользования от водителей других транспортных средств. Велодорожку можно обозначить несколькими способами. Первый из них, выделить на проезжей части, по правому краю дороги, специальную полосу, обозначив ее сплошной горизонтальной линией. Место пересечения велодорожки с перекрестком – обозначить границы велодорожки пунктиром. Таким образом, выделяется участок проезжей части, который обезопасит велосипедистов, водителей мопедов и других подобных транспортных средств. Визуально такие велодорожки будут обозначаться знаком, предусмотренным разделом 4, пункта 4 Правил дорожного движения; рационально его размещение над самой велодорожкой. Второй способ обозначения велодорожек – это разделение части тротуара на две полосы. Этот участок также будет выделяться знаком раздела 4, пункта 4 Правил дорожного движения. Оба способа выделения велодорожек продиктованы разделом 24, пунктом 5 Правил дорожного движения.

В Правилах дорожного движения предусмотрено не только наличие велодорожек, но и наличие некоего участка дороги для выделения велодорожки без движения иных механических транспортных средств. Все три способа выделения велодорожки предусмотрены с полным или ограниченным движением механических транспортных средств, а также с полным запретом на остановки и парковки на велодорожках. Данное нарушение будет наказываться в соответствии с Правилами дорожного движения .

Теоретическая и практическая значимость проекта

При принятии данных предложений планируется, во-первых, популяризация культуры велосипедного движения у детей в возрасте от 14 до 18 лет. У подростков сформируется определенное правовое поведение: они научатся соблюдению Правил дорожного движения. Также замечено, если велосипедом пользуются родители или один из них, то и детям прививается любовь к этому виду транспорта. Взрослые, не знакомые с правилами безопасности или сознательно их игнорирующие, своим неправовым поведением показывают пример младшим.

Во-вторых, сотрудники, обеспечивающие безопасность дорожного движения, получают законодательную возможность привлекать к ответственности неосознанных граждан любого возраста. И здесь речь идет о принудительном формировании правового поведения, а в случае неоднократного нарушения – о пополнении бюджета путем взимания штрафа.

В-третьих, внесенные изменения позволят безопасно разграничить территорию пользования проезжей частью между всеми участниками движения: от пешеходов до автомобилистов. В каждом городе есть группы велолюбителей, которые любят неспешно прокатиться по городу в большой компании. В настоящее время таким группам приходится занимать целую полосу, чтобы колонна велосипедистов могла передвигаться группами, что вызывает агрессивное поведение со стороны водителей механических транспортных средств. При принятии законодательной инициативы, велолюбители смогут спокойно передвигаться по полосе специально предназначения. Поскольку сам являюсь велосипедистом, с уверенностью могу сказать, практическая польза от этого будет очень высока.