

8. Повышение правовой грамотности среди населения, в особенности среди школьников и студентов;

9. Увеличение, насколько это возможно, количества часов литературы в школе, а также объёма и качества изучаемых произведений с целью формирования человека с высоким эстетическим вкусом и морально-нравственными нормами;

10. Создание и поддержание дружественной, благоприятной для труда и творчества атмосферы в коллективе;

11. Особое внимание пропаганде здорового, активного досуга среди населения;

12. Привлечение молодёжи к участию в различного рода акциях, посвящённых защите животных, обеспечению им надлежащего ухода и условий жизни.

Насколько могут быть эффективны вышеназванные меры, покажет время, а нам хочется привести слова Б. Паскаля: «Перед тем, как что-то сделать, надо подумать не только о самом поступке, но и о нас самих, о нашем настоящем, прошлом, будущем и о людях, которых этот поступок касается, и поставить всё это во взаимосвязь. И тогда мы будем очень осмотрительны».

### **Список использованных источников**

1. В Исландии за 20 лет в несколько раз сократили число курящих и пьющих подростков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://point.md/ru/novosti/v-mire/v-islandii-za-20-let-v-neskolko-raz-sokratili-chislo-kuriashchikh-i-piushchikh-podrostkov>. – Дата доступа: 24.09.2019.

2. Закон Республики Беларусь от 04 января 2014 г. № 122-З «Об основах деятельности по профилактике правонарушений» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://pravo.by/upload/docs/op/N11400122\\_1389733200.pdf](http://pravo.by/upload/docs/op/N11400122_1389733200.pdf). – Дата доступа: 24.09.2019.

3. Национальный доклад «О положении молодёжи в Республике Беларусь в 2017 году» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://nihe.bsu.by/images/mol-pol/%D0%9D%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9\\_%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4\\_%D0%B7%D0%B0\\_2017.pdf](http://nihe.bsu.by/images/mol-pol/%D0%9D%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4_%D0%B7%D0%B0_2017.pdf). – Дата доступа: 24.09.2019.

## **МОЛОДЕЖЬ – ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ И НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

*В. Н. Толстик, А.А. Самохвал*

*УО «Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники», г.Минск*

Молодежь – именно та часть общества, которая не только активно приветствует новые технологии, новые технические решения, технические новшества, но и активно использует их в работе и в повседневной жизни. Продвижение технических новшеств напрямую связано с тем, насколько активно ими будет пользоваться молодое поколение.

Еще совсем недавно это были персональные компьютеры и сотовые телефоны. А сейчас – это и последние версии смартфонов, и самые «крутые» стационарные компьютеры, моноблоки, ноутбуки, нетбуки, планшеты, и «умные» фитнес-браслеты, и гироскутеры, и кершеринговые услуги, и онлайн-сервис такси, онлайн-платежи и другие услуги, и т.п.

В последние годы в Республике Беларусь стал популярен среди взрослого молодого населения достаточно новый для белорусов вид транспорта – электросамокат. Все чаще на улицах городов мы видим его пользователей. А на детской площадке редко не встретишь его традиционную версию.

Во всем мире электросамокат как экологичный вид транспорта набирает все большую и большую популярность. Этому способствуют многие факторы.

Во-первых, электросамокат гораздо дешевле автомобиля, хотя максимальная скорость бюджетных моделей на данный момент составляет около сорока километров в час. По сути, это примерно равно скорости передвижения автомобиля по городу. А наиболее продвинутые модели могут разогнаться до семидесяти, а то и до ста километров в час.

Во-вторых, соотношение «цена-качество». Качество в нашем случае – это скоростные характеристики данного транспорта. Продавцы зачастую так и рекламируют электросамокаты [3]: «быстрый, как машина», но «дешевый, как велосипед».

В-третьих, электросамокат экономичней автомобиля. Он не требует постоянного технического обслуживания, не требует прохождения технического осмотра. Владение самокатом не обязывает к уплате дорожного сбора. Электросамокат гораздо проще взять в аренду, чем автомобиль. Заправка (зарядка) обходится гораздо дешевле автомобиля и даже скутера.

В-четвертых, электросамокат – это экологичный, компактный и бесшумный транспорт. С ним можно спуститься в метро, без проблем припарковать его на улице, или даже взять с собой в помещение. При движении на электросамокате не существует пробок.

В-пятых, распространению электросамокатов способствуют сервисы почасовой аренды, в том числе популярная сейчас услуга аренды через мобильное приложение. Пользователь подключает мобильное приложение, которое позволяет взять в аренду данное средство с любой площадки, которых в настоящее время очень много в городе. Оставить арендуемое средство можно там, где оно стало ненужным. Это удобство стимулирует развитие данных услуг.

Но, при всех плюсах и популярности нового экологичного транспорта, на данный момент все владельцы и пользователи данного вида транспорта представляют определенную проблему для государства и опасность для пешеходов и водителей:

- электросамокат никак не регламентирован законодательством Республики Беларусь [2] как вид транспорта;
- отсутствуют стандарты качества, которым должен соответствовать данный вид транспорта;
- не описаны правила использования и участия в дорожном режиме;
- не указано, где именно должен передвигаться водитель (пользователь) электросамоката;
- отсутствует норма по скоростному режиму движения на электросамокате;
- нет указаний к обязательному использованию средств индивидуальной защиты (например, шлема);

Все это приводит к высокому травматизму, как со стороны водителей (пользователей) электросамоката, так и обычных прохожих, и даже автомобилистов. Езда без защитных средств и на большой скорости приводит владельцев самокатов к травмам. Пользователи самокатов налетают на прохожих при передвижении на больших скоростях по тротуару или велодорожкам. Автомобилисты не учитывают самокатчиков как транспортное средство, применяя к ним правила дорожного движения, как к пешеходам.

Проблема использования электросамокатов на данный момент остро стоит во всем мире. Мы считаем, что Республика Беларусь имеет все возможности решить эту проблему раньше других стран и, что самое главное, сделать это качественно.

Для качественного решения проблем, необходимо разобраться с путями их появления. Первая проблема, которую необходимо выделить, это проблема классификации. К чему приравнять электросамокат? С нашей точки зрения, логичнее всего приравнять электросамокаты к велосипедам. Нужно отметить, что именно такое решение уже принято в Казахстане. В случае приравнивания электросамокатов к велотранспорту мы сразу же выделяем основное место передвижения в условиях города — велодорожка. В настоящее время по всей территории Республики Беларусь активно развивается велосипедное движение как экологически более дружелюбная альтернатива автомобилю. Благодаря этому стали

появляться комфортабельные и аккуратные велодорожки, которые идеально подойдут для передвижения на электросамокате.

Далее необходимо выделить один из самых важных вопросов. Допускать ли пользователей электросамокатов на дороги общего пользования? Поскольку мы предлагаем приравнять электросамокат к велосипеду, нам необходимо обратиться к Правилам дорожного движения Республики Беларусь, а именно, к двадцатой главе. В ней говорится, что передвижение по дорогам общего пользования на велосипеде допустимо лишь в случаях отсутствия тротуара, и не далее метра от правого края дороги [1]. Здесь мы считаем важным внести поправку. Поскольку электросамокат менее устойчив и более травмоопасен с точки зрения использования транспортного средства, мы считаем, что для электросамокатов необходимо запретить передвижение по дорогам общего пользования. На данный момент тротуар в условиях города имеется практически везде. Будут возражения по поводу проселочных дорог. Но тут стоит заметить, что электросамокат это исключительно городской вид транспорта. Да, имеются модели, способные к передвижению по пересеченной местности, но не стоит забывать, что устойчивость самоката оставляет желать лучшего, а также о том, что запас хода у электросамоката составляет около часа езды, чего недостаточно для выезда за город. Поэтому мы однозначно склоняемся к запрету передвижения по дорогам общего пользования.

Следующий вопрос, который необходимо осветить, это скоростной режим. Поскольку мы приравниваем электросамокат к велосипеду, ориентироваться по скоростному режиму также необходимо на велосипед. Максимальная скорость передвижения по велодорожке в условиях города, составляет около 30 километров в час. Мы считаем, что необходимо установить максимальную скорость передвижения на этом уровне. Это позволит снизить травматизм как среди прохожих, так и среди водителей электросамокатов и велосипедистов.

Средства индивидуальной защиты. В данный момент шлем не является обязательным атрибутом велосипедиста. Но что касается пользователей электросамокатов, мы считаем, что он необходим как обязательный элемент экипировки, поскольку самокат менее устойчив при передвижении, чем велосипед, а также более легок в сравнении с ним же. Кроме шлема, также хочется выделить необходимость установки на электросамокат передней фары и заднего маячка красного цвета, поскольку 30 километров в час для пешеходной зоны – немало, необходимо чтобы водитель самоката был отчетливо виден в темное время суток. По этой же причине, сам водитель должен иметь светоотражающие элементы непосредственно на своей одежде.

Технический осмотр и сертификация. ГАИ Республики Беларусь считает необходимым ввести обязательный технический осмотр, но все еще не может выделить критерии для его прохождения, поскольку производителей данного вида технических средств слишком много и нельзя однозначно точно выявить технические особенности той или иной конструкции ввиду большого количества различных модификаций. Мы считаем, что по аналогии с велосипедами, ввод обязательного технического осмотра не имеет практического смысла. С нашей точки зрения необходимо, чтобы для нашей территориальной зоны производителями вводилось программное ограничение на контролере электросамоката (такая возможность имеется) на уровне 30 километров в час. Остается также возможность того, что недобросовестный гражданин самостоятельно снимет это ограничение, или, по аналогии с велосипедом, соберет свое транспортное средство, изначально без данных ограничений. Мы считаем, что данные случаи слишком частные. И проводить освидетельствование электросамоката и его технических характеристик необходимо лишь в случае зафиксированного происшествия.

Допустимый возраст для управления электросамокатом. Мы понимаем, что электросамокат в первую очередь позиционируется как средство передвижения для подростков, но с нашей точки зрения минимальный возраст для управления электросамокатом необходимо установить на уровне шестнадцати лет, поскольку 16 лет – это возраст, с которого начинается полная административная ответственность. Водитель

самоката должен хорошо понимать и представлять последствия своих поступков как для себя, так и для других участников дорожного движения.

Государственное регулирование. Выше были описаны основные проблемы нового для нашей страны электротранспорта и изложены основные тезисы их решения. В данном пункте хочется конкретно указать, какие, по нашему мнению, необходимо ввести правила, а также указать вид ответственности, которая, по нашему мнению, соответствует нарушенному правилу:

– выезд на дороги общего пользования на электросамокате должен быть запрещен. При нарушении данного правила необходимо применять административную ответственность в виде штрафа, а при повторном нарушении кроме штрафа необходимо конфисковать у владельца транспортное средство. С нашей точки зрения, данный пункт правил необходимо регулировать наиболее жестко;

– установление для электросамоката скоростного режима в 30 км/ч. В случае выявления нарушения необходимо назначать административную ответственность в виде штрафа;

– обязательное ношение шлема и световозвращающих элементов. В случае выявления нарушения необходимо назначать административную ответственность в виде штрафа;

– обязательное наличие передней фары и заднего маяка красного цвета в темное время суток. В случае выявления нарушения, необходимо назначать административную ответственность в виде штрафа;

– установление минимального возраста управления электросамокатом на уровне шестнадцати лет. В случае выявления нарушения необходимо назначать административную ответственность в виде штрафа в отношении родителей несовершеннолетнего.

Также мы видим проблему с наличием пешеходов на велодорожках. Пешеходы не осознают, что, находясь на велодорожках, они в первую очередь подвергают риску свое здоровье, а не здоровье движущихся по дорожке велосипедистов. В связи с этим, мы считаем необходимым установить административную ответственность в виде штрафа в отношении пешеходов, которые находятся на велодорожке без крайней необходимости. А также ввести зеркальную ответственность для велосипедистов и приравненных к ним в случае выхода с велодорожки на пешеходную часть без крайней необходимости.

Хотелось бы отметить, что несмотря на имеющиеся сложности, связанные с появлением нового вида транспорта, в целом, тенденция перехода на электротранспорт крайне полезна для экологической обстановки в нашей стране. Поэтому полагаем необходимым внести одним из пунктов подпрограммы молодежной политики поручение по развитию данного вида транспорта в условиях соблюдения безопасности для всех членов нашего общества.

#### **Список использованных источников**

1. Правила дорожного движения Республики Беларусь [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://pdd.by/pdd/ru/p20/>. – Дата доступа: 16.09.2019

2. «Убрать с тротуаров и обязать получать права». Что делать с электросамокатчиками на наших дорогах // Белорусский портал TUT.BY [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://auto.tut.by/news/exclusive/648105.html> . – Дата доступа: 16.09.2019

3. Электросамокаты: быстрые, тихие, смертельно опасные [Электронный ресурс] // Новостной сайт «news.21.by» – Режим доступа: <http://news.21.by/other-news/2019/09/16/1884499.html>. – Дата доступа: 19.09.2019