

ИЗУЧЕНИЕ СТЕПЕНИ ПОПУЛЯРНОСТИ И УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЕЗДЫ НА ВЕЛОСИПЕДЕ СРЕДИ УЧАЩЕЙСЯ МОЛОДЕЖИ

*Третьякова Наталия Владимировна
кандидат педагогических наук, доцент,
Российский государственный профессионально-
педагогический университет,
г. Екатеринбург*

*Третьяков Александр Дмитриевич
учащийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа с углубленным
изучением отдельных предметов № 56»,
г. Новоуральск*

Аннотация. В статье представлены результаты исследования степени популярности и уровня безопасности езды на велосипеде среди учащейся молодежи. Полученные данные свидетельствуют о владении современных детей и подростков основами езды на велосипеде и высоком уровне мотивации к данному виду рекреационной физической культуре. Однако отсутствие специальных зон для катания и уровень статистических данных дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов убеждает в необходимости повышенного внимания к соблюдению правил безопасности езды на велосипеде по проезжей части и, прежде всего, к выделению специальных зон для катания.

Ключевые слова: велосипед, рекреационная физическая культура, профилактика заболеваний, уровень безопасности и степень распространенности езды на велосипеде, дорожно-транспортные происшествия с участием велосипедистов.

Abstract. The article presents results of study on degree of popularity and the level of safety of cycling among the young students. The data indicate the possession of modern children and teenagers the basics of cycling and a high level of motivation to this kind of recreational physical activities. However, the lack of special zones for skating and level statistics of traffic accidents involving cyclists convinces the need increased attention to safety riding a bicycle across a roadway and, above all, to provide special areas for skiing.

Index terms: biking, recreational physical activity, disease prevention, safety and the prevalence of cycling, road accidents involving cyclists.

Велосипед является распространенным средством передвижения в большинстве европейских стран. Передвигаться на нем довольно легко: можно ехать по дорожке выложенной красным кирпичом, а если её нет, то по обочине проезжей части. Не рекомендуется только ехать по тротуару, если нет красной дорожки, поскольку этим возможно помешать пешеходам, и создать аварийную ситуацию. Передвигаясь по проезжей части, следует соблюдать общие правила дорожного движения.

Внутри европейских городов и между ними, есть специальные велосипедные маршруты. Европейцы часто ездят по ним в выходные дни, это является своего рода активным отдыхом или рекреационной физической культурой [5].

Исследователи установили, что люди, которые ездят на работу на велосипеде, меньше болеют – таковы данные исследования, проведенного нидерландским Институтом прикладных научных исследований TNO. TNO провело исследование влияния езды на велосипеде среди 1236 работников трех крупных компаний. Оказалось, что те, кто регулярно отправляется на работу на велосипеде, болеют, в среднем, 7,4 дня в год, а добирающиеся до места работы на машине – 8,7 дня.

По расчетам TNO, если число едущих на работу на велосипеде людей увеличится на 1%, нидерландские компании смогут ежегодно экономить 27 миллионов евро. Сегодня в Нидерландах, где всего проживают 16,6 миллиона человек, насчитывается более 16 миллионов велосипедов [4].

Велосипед прекрасное средство в профилактике следующих заболеваний и состояний:

— боли в спине: при оптимальной посадке на сиденье с чуть склоненной верхней частью туловища мускулатура спины оказывается под напряжением и таким образом стабилизирует корпус. Однообразные поступательные движения укрепляют область поясничного отдела позвоночника;

— болезни суставов: от 70 до 80 процентов веса тела перехватываются седлом, рулем и педалями; это разгружает часто переутомляемые коленные суставы;

— избыточный вес: от 60 до 80% обмена жировых веществ более всего улучшается при длительной тренировке в аэробной области, что обеспечивает езда на велосипеде;

— стресс: долго продолжающиеся, круговые движения, происходящие при беге трусцой или езде на велосипеде, ведут к стабилизации телесных и эмоциональных функций и др.

Исследования возможностей и условий езды в России, показало ее отличие от стран Европы. В частности, велосипедные дорожки распространены во многих европейских странах и часто образуют целые транспортные сети и не только в городе, но и по всей стране, что в России встречаются крайне редко, а транспортные сети отсутствуют вообще [1].

В Екатеринбурге создано всего 6,5 км велодорожек (обозначенных соответствующими знаками) [1]. Это едва ли не единственный город Свердловской области, имеющий специализированные дорожки для велосипедов. Ежегодно здесь проводится акция под названием «Критическая масса» в которой принимает участие порядка 300 человек.

Главная ее цель – привлечь внимание к экологичному и дешевому виду транспорта – велосипеду. Количество велосипедистов в Екатеринбурге растет небывалыми темпами, но, как и в других российских городах, возможности нормально ездить на двух колесах нет. Велосипедисты посмелее ездят по проезжей части вместе с потоком машин, те, кто привык быть более осторожным, передвигаются по тротуарам, маневрируя между пешеходами.

Участники акций утверждают, что велосипедисты должны стать равноправными участниками дорожного движения, и для них нужно создавать соответствующую инфраструктуру [2].

С целью исследования уровня безопасности и степени распространенности езды на велосипеде среди детей и подростков, нами было проведено исследование в виде анкетирования и опроса среди учащихся 11-17 лет г. Новоуральска Свердловской области. Всего в исследовании приняло участие 216 человек.

Результаты исследования показали, что 94% респондентов обучены езде на велосипеде (рис.1).

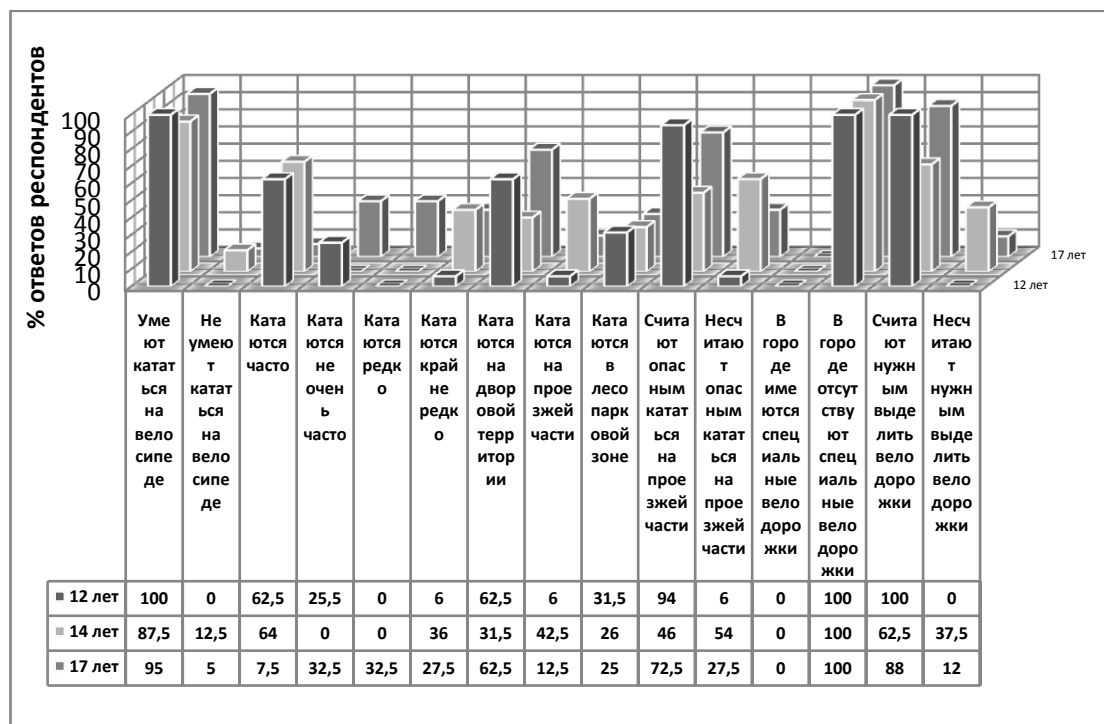


Рис. 1. Результаты исследования уровня безопасности и степени распространенности езды на велосипеде среди учащейся молодежи

Из них довольно часто устраивают прогулки на велосипеде 63% опрошенных. Большая часть детей и подростков (52%) используют дворовые территории, лесопарковую зону (28%) или проезжую часть (20%) для катания на велосипеде. В первом случае следует отметить неудобство как для пешеходов, так и для велосипедистов, оказывающих определенные помехи обоим сторонам – участникам движения.

Еще более опасным является езда на велосипеде по проезжей части дороги, поскольку участники движения нередко нарушают правила дорожного движения, а велосипедисты юного возраста и вовсе их не знают в достаточной мере, чтобы быть полноправными участниками дорожного движения.

Велосипедных дорожек в городе нет, при этом все участники исследования (100%) считают важным выделить специализированные маршруты для катания на велосипеде, создать велосипедные дорожки, как это принято в большинстве европейских стран. Выделение велосипедных дорожек значительно увеличит число велосипедистов, что позволит таким образом обеспечить оздоровление нашего населения, как детского, так и взрослого. Поскольку польза от данного вида физической активности очевидна.

Респонденты знают о пользе катания на велосипеде, это укрепление мышц спины, рук и ног (88%); повышение иммунитета (38%); сжигание лишних жиров (88%); повышение уровня стрессоустойчивости (25%); тренировка вестибулярного аппарата (50%); тренировка глазных мышц (профилактика близорукости) (38%); улучшение кровообращения (50%), прежде всего в нижних конечностях и просто повышение настроения (74%).

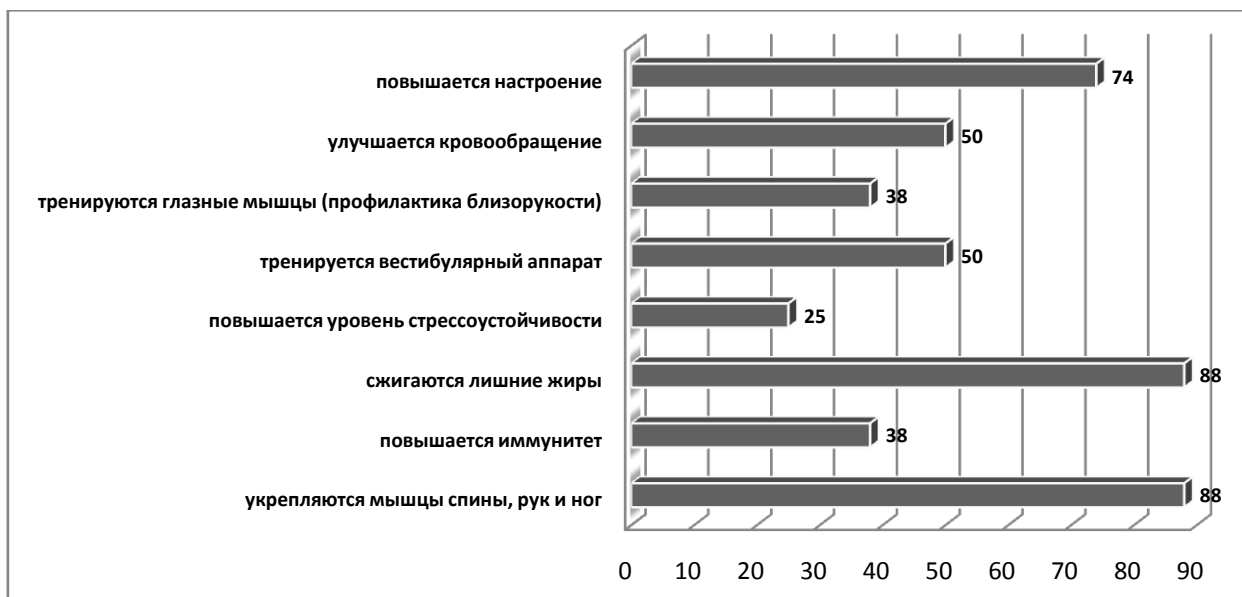


Рис. 2. Распределение сведений о пользе от езды на велосипеде для здоровья человека

С целью исследования уровня официальной статистики безопасности движения на дорогах с участием велосипеда, нами была изучена статистика дорожно-транспортных происшествий с участием детей, в том числе детей-велосипедистов.

Результаты показали, что за 9 месяцев 2012 года на территории Свердловской области зарегистрировано 491 (в 2011 г. – 455, +8%) дорожно-транспортных происшествия (ДТП), в которых 29 (в 2011 г. – 20, +45%) детей погибли и 511 (в 2011 г. – 479, +6,7%) получили травмы различной степени тяжести [3]. Погибшие дети по категориям участников дорожного движения распределились следующим образом: в качестве пассажиров погибли 17 детей (в 2011 г. – 10., +70%), 10 – в качестве пешеходов (в 2011 г. – 7, +43%), 1 – водитель (в 2011 г. – 1; 0), 1 – велосипедист (в 2011 г. – 2; -50%) (рис.3.).

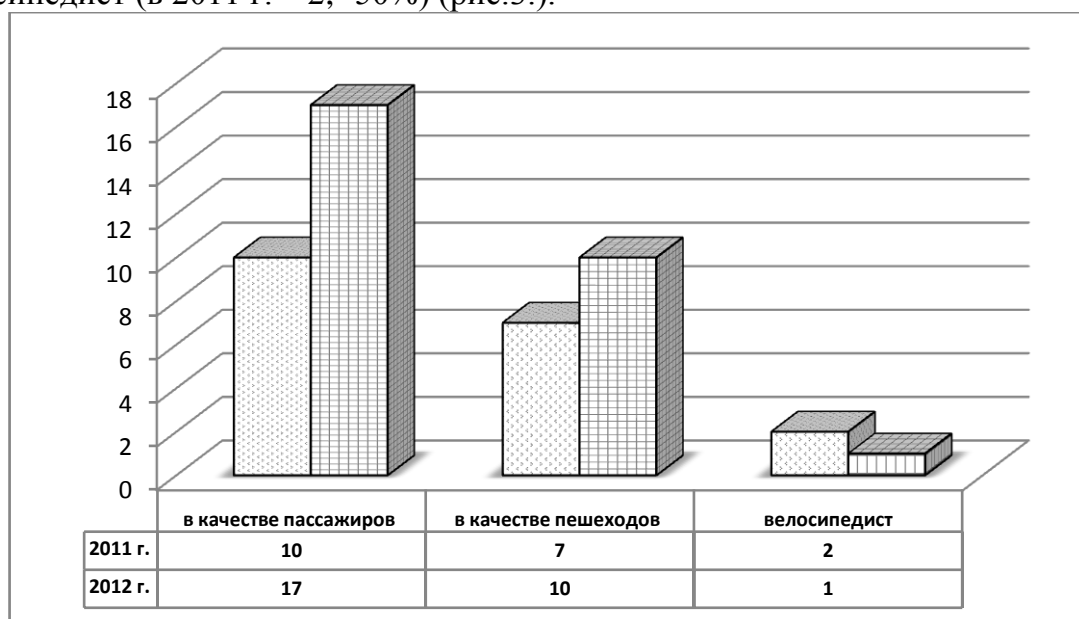


Рис. 3. Число погибших детей в дорожно-транспортных происшествиях по Свердловской области в 2011-2012 гг.

По категориям участников дорожного движения раненые дети распределились следующим образом:

- пассажиры - 239 (в 2011 г. – 203., + 18%);
- пешеходы - 199 (в 2011 г. – 211, -5,7%), в т.ч. 92 по своей вине (в 2011 г. – 114, -19,2%);
- водители – 39 (в 2011 г. – 14, +178,5%), в т.ч. 26 по своей вине (в 2011 г. – 11, +136%);
- велосипедисты – 33 (в 2011 г. – 49., -33%), в т.ч. 22 по своей вине (в 2011 г. – 28, -22%) (рис.4.).

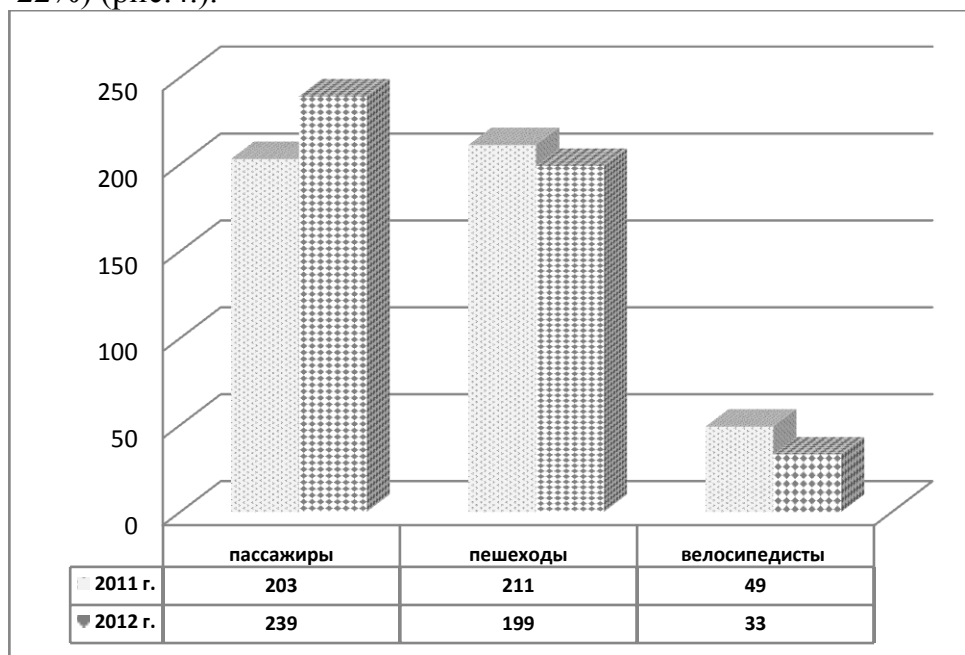


Рис. 4. Число раненых в дорожно-транспортных происшествиях детей по Свердловской области в 2011-2012 гг.

Виновность детей-пешеходов в ДТП сократилась на 19,2%, детей-велосипедистов на 22%, однако вызывает тревогу увеличение почти в два раза количества пострадавших детей-водителей автотранспортных средств, 2/3 которых становятся виновниками ДТП. Все пострадавшие в возрасте от 13 до 15 лет.

По вине детей за 9 месяцев 2012 года зарегистрировано 159 ДТП (в 2011 г. – 162; -2%), в которых 7 детей погибли (в 2011 г. – 3; +133,3%) и 161 (в 2011 г. – 165; -2,5%) получили травмы различной степени тяжести.

Основные нарушения ПДД, допускаемые детьми-пешеходами и велосипедистами, повлекшие ДТП: переход (переезд) проезжей части в неустановленном месте – 54 (в 2011 г. – 63; -14,3), неожиданный выход (выезд) из-за стоящего транспортного средства, сооружений, деревьев – 32 (в 2011 г. – 30, +6%), неподчинение сигналам регулирования – 5 (в 2011 г. – 7; -28,5%) (рис.5.).

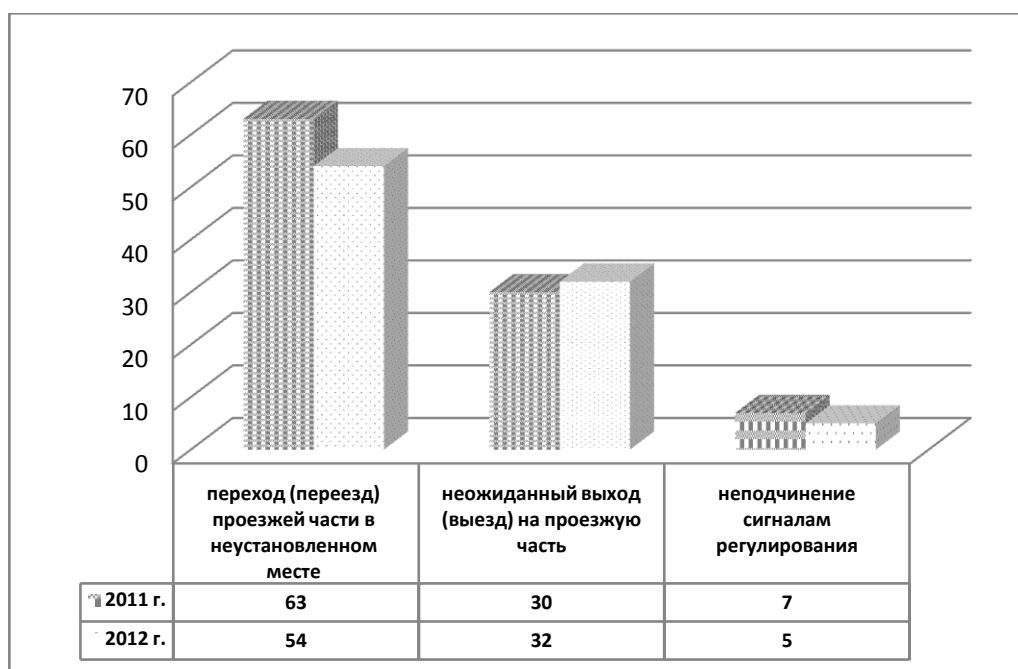


Рис. 5. Основные нарушения правил дорожного движения, допускаемые детьми-пешеходами и велосипедистами, повлекшие дорожно-транспортные происшествия

Анализ распределения раненых в ДТП детей по возрасту показал, что наибольшее количество детей пострадало в возрасте 10-13 лет – 154, эта же категория стоит на первом месте по виновности в совершении ДТП – 56, и составляет 50% от всех травмированных детей-велосипедистов.

Таким образом, проведенное исследование показало, что дети и подростки владеют основами езды на велосипеде и имеют желание совершать прогулки на велосипедах, что несомненно служим важным фактором в укреплении их здоровья. Однако отсутствие специальных зон для катания затрудняет выполнение данного желания. Анализ статистических данных ДТП с участием велосипедистов убеждает в необходимости повышенного внимания к соблюдению правил безопасности езды на велосипеде по проезжей части, и прежде всего, в выделении специальных зон для катания.

Библиографический список

1. Велодорожки в городах России : Материалы Википедии [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki/>
2. «Велосипедизация» Екатеринбурга [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.svobodanews.ru/content/article/2074202.html>
3. ДТП с участием детей на территории Свердловской области за 9 месяцев 2012 года [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://66.gibdd.ru/activity/crash_stat/showstat/?id=31
4. Польза для организма! [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://ummagazine.com/health/fitnes-i-zdorove/2272-u433est-li-polza-ot-velosipeda20120414>
5. Про велосипед [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://mirsovetov.ru/a/travels/travel-excursion/germany-useful-know.html>