

От Смарт Електрик Пойнт ООД

*До Председателя на Комисията по транспорт и пътна
безопасност в СО г-н Карлос Контрера*

*До Заместник председателя на Комисията по
транспорт и пътна безопасност в СО г-н Зафир Зарков*

*До Заместник председателя на Комисията по
транспорт и пътна безопасност в СО г-н Калоян Паргов*

Становище и предложение: Смарт Електрик Пойнт ООД, регистрирано в Търговския регистър с ЕИК 205342757 от 15.10.2018г.

Относно: Предложения за промени в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, касаещи ИЕПС (Индивидуалните електрически превозни средства).

Уважаеми Господа,

Във връзка с последно публикувания проект в сайта на Столична община, за промени в Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, искаме да изложим на вашето внимание нашето становище, предложения и идеи в тази посока.

I. Споделяме и сме съгласни, че е необходимо спазване на установените в Закона за движение по пътищата правила, регламентиращи начина на движение, използване и задължения на водачите управляващи ИЕПС.

Споделяме и сме съгласни, че трябва да бъдат сведени до минимум конфликтите и рисковете за участниците в движението на територията на общината.

Споделяме и сме съгласни със заложените цели в проекта на наредба предложен от Комисията по транспорт и пътна безопасност към СО.

II. Имайки предвид анализите, заложените цели, предложения на решения за тяхното постигане в проекта на наредба и очаквани резултати, нашето становище е следното.

1. Част от идеите за промени са дискриминационни. Визираме това, че се планира забрана за придвижване в паркове и градини за ИЕПС, но без да се включват и цитират - велосипеди/ел. велосипеди, моносайкъли, лонгборди, ел. мотори и др. Защо?. Нима единственият и съществен риск за пешеходците в тези зони произтича от ИЕПС? Нима останалите превозни средства са безопасни за тях и не будят риск? Или да считаме,

че предложението за забрана за придвижване в паркове и градини ще е валидно и за тях, защото в ЗДвП, ИЕПС са приравнени с велосипедите? Нима няма друг начин за намиране на ефективно и балансирано решение за придвижване в споделена безопасна среда за всички граждани на територията на СО?

2. Считаме, че част от предложенията за промени са неефективни и че част от целите са не достатъчно добре дефинирани и ефикасни, т.к според нас не се обхващат/засяга холистично проблемите и причините за тях.

Според нас и според мнозинството от хората придвижващи се с ИЕПС основния проблем е липсата на мащабна, безопасна и ефективна инфраструктура за придвижване с тротинетки, велосипеди и всякакви алтернативни превозни средства. Това е основният проблем и най-странното е, че липсва в заложените цели за промени в наредбата.

За всеки един е ясно, че в многомилионна София изградената инфраструктура/VELOALEI първо са крайно недостатъчни, второ една част от тях са опасни и неефективни, и трето липсва свързаност и логична връзка. Имайки предвид това, как мислите, че ще изпълните заложените цели за увеличаване на дела на придвижващите се с ИЕПС, велосипеди и т.н. и ще подобрите чистотата на въздуха и ще намалите задръстванията, след като липсва ефективна и безопасна инфраструктура, по която да се движат? Нашите проучвания и обратна връзка показват, че това е основната причина хората да се въздържат от използването на алтернативните начини на транспорт, а не нещо друго. Това е и основната причина да се отказват хора от използването на тези средства за придвижване, поради настъпили инциденти, рискове или затруднения в придвижването в София, което по никакъв начин не мотивира и катализира увеличаването на ползвателите на ИЕПС.

Логично и ясно е за всички, че ако такава инфраструктура съществува, няма да се чудим и търсим решение на конфликтите между пешеходци/алтернативни превозни средства (АПЦ) и между автомобилите и АПС, или тези конфликти биха били незначителни.

3. В ЗДвП, чл. 80а, ал.4 законодателят е предвидил възможност на местната власт да: определя по-малки скорости и броя на тротинетките за споделено пътуване и места за оставяне. В ЗДвП е регламентирана забрана за движение в зони предназначени само за пешеходци. Планирайки забрана за придвижване в паркове, това е разширяване на забраните, не регламентиран в закона. Също така, парковете, зони единствено и само за пешеходци и за велосипедисти ли са? Защо в някои от тях има велоалеи?
4. Като косвено заинтересовани страни сте пропуснали важни такива – частните ползватели на ИЕПС и търговците предлагащи такива.
5. Посочили сте също, че евентуално приемане на предложенията няма да окаже негативен ефект в/у тях. Ние, не мислим така, а напротив, ще има.

6. Да се прави диференциация между лицата използващи ИЕПС за споделено пътуване и частните ползватели на такива, както по отношение на мерки/промени в закони и наредби, така и при изготвянето на статистически данни за нарушения и анализи.

Имайки предвид гореизложеното, ЕМА предлага и настоява, да отпадне предложението за забрана с придвижване с ИЕПС в паркове и градини. Отново подчертаваме, че сме съгласни с намирането на решение за минимизиране на конфликтите с пешеходци и автомобили, но не считаме, че на фона на липсваща алтернативна, цялостна, ефективна и безопасна инфраструктура, допълнителното минимизиране на местата за придвижване с ИЕПС е правилното и работещо решение, което ще доведе до изпълнение на заложените цели.

Считаме, че може и има варианти да бъде направена ефективна и временна организация за безопасно придвижване в парковете на заинтересованите страни, нещо върху което можем всички заедно да помислим, как да бъде направено, до изграждането на ефективна и безопасна инфраструктура за велосипеди, ИЕПС и други.

III. Идеи и предложения.

1. Извършване на задълбочен анализ на произхода на проблемите при придвижването в градска среда с алтернативни средства на транспорт и намирани на ефективни решения.
2. Фокус и изграждане на ясна и във времето дефинирана стратегия за ефективна и безопасна инфраструктура за придвижване с екологични/алтернативни превозни средства, която да сведе до минимум рисковете за участниците в движението и потенциални конфликти.
3. Определяне и дългосрочни политики свързани с културата на придвижване в градска среда, спазване на правилата за движение и за повече толерантност и разум на пътя.
4. Политики за ефективен контрол на придвижване в градска среда.

07.06.23

София

.....

Ивайло Милчев –
Управител

