

На вниманието на: Георги Георгиев, Прошко Прошков, Димитър Вучев, Зафир Зарков, Карлос Контрера, Радослав Влахов, Симеон Колев – общински съветници – Столична община;

ОТНОСНО: Обществени консултации по Доклад с рег. № СОА23-ВК66-5319/01.06.2023 г. за приемане на Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община

Господа общински съветници,

Обръщаме се към вас в рамките на общественото обсъждане на проекта за наредба "за тротинетките", както сами я наричате съкратено в мотивите към него.

Считаме, че въпросният проект е нецелесъобразен и противоречи на законите на РБългария.

Първият проблем възниква още с идентифицирането на проблема в съответния формуляр /Приложение 1/. Разбира се, че проблемът е че няма европейска и национална нормативна база. В същото време се цитират текстове от ЗДвП, включително тези, които определят кръга на пълномощията на общините а те са:

- да определят максимално допустима скорост на движение под максималната допустима, определена със закона;
- да определят режими, свързани с търговското отдаване под наем на "тротинетки".

Както става ясно от самия проект обаче се налагат ограничения, водещи до невъзможност за ползване на "тротинетки" в парковете, където им е мястото поради липсата на велосипедна инфраструктура и нейната заетост от граждани и други подконтролни биологически видове, за които маркировката не означава нищо. Така например новата информация от медиите е, че в споменавания в мотивите Лондон е забранено карането на тротинетки по обществените пътища и по тротоарите – обратното на това, което насърчава настоящия проект.

С проекта се стимулира ползването не на всички видове индивидуални електрически превозни средства /ИЕПС/, макар и изброени в мотивите, а специално на "тротинетките" по булевардите, което си е чисто подтикване към самоубийство. Тъй наречената "велосипедна инфраструктура" по булевардите на практика представлява маркирано тук-там със жълта боя на трасе водещо от никъде до никъде. Самото трасе е със ширина от около 1.50 м при нормативно изискване за велосипедна инфраструктура да бъде минимум 2 м. Управляването дори на лек автомобил в тази зона е рисково, тъй като именно в нея са изнесени по технически причини всички отводнителни шахти, част от

които с неграмотно изпълнени капаци или просто липсващи такива. Доколкото шахтите са необходимост то вело-маркировката не е такава. Полагането ѝ през последните няколко години е чисто престъпление по следните причини: първо, при проектирането на столичните булеварди не е предвиден избухналият ентузиазъм да се подчертае еко-евро-либералната ориентация на СО с боя при положение, че ЗДвП дава възможност за движение на велосипеди до 1.50 м от тротоара. Човек, който не може да прецени окомерно колко са 1.50 метра не би трябвало изобщо да слиза от тротоара а специално ул. "Граф Игнатиев" да избягва старателно.

По отношение на заложените във формуляра цели проектът не предвижда мерки за постигането им а напротив – поставя неизпълними ограничения и абсолютно неприложими санкции. В този смисъл проектираният "нормативен акт" вероятно е генериран от същия пластмасов интелект, който е и автор на "успокоените зони" в София. В скоби, всеки притежател на шофьорска книжка в София знае, че средната скорост без спазване на пътната маркировка дори в целия град е около 25 км/ч а предлаганата е 30 км/ч и то въпреки всички технически и здравни аргументи. Контролът на скорост колкото на бягащ човек вече звучи като шега. Разликата между допустимата от закона и определената с проекта скорост би била в рамките на техническата грешка на който и да е сертифициран за нашия пазар контролен апарат.

По отношение на заинтересованите лица вероятно умишлено са пропуснати гражданските сдружения, което е дискриминация. А и определянето на заинтересованите според мотивите не е лесно за определяне – дали са само карашите "тротинетки" или всички ползватели на ИЕПС, като общо ги определя закона?

Като неочакван страничен ефект от проекта се явява подпомагането на "картотекирането на растителността чрез създаване на ясен ред и правила" /Вариант за действие 1, предл. второ/. Поздравления за авторите на проекта за широката им обща култура! Явно са заимствали знамения девиз на О. Бендер: "Чрез автопробега да ударим по лошите пътища и нехайството!".

Комсомолският оптимизъм на авторите, че "не са идентифицирани рискове от съдебни дела" заслужава адмирации. Това заключение априори изключва както административния така и съдебен контрол.

Административната тежест за физическите и юридически лица ще се повиши поради необходимостта от спазване на нови нормативи от местен а не национален характер заедно с нуждата от скъпоструващи софтуерни доработки на съответните приложения.

Акът засяга именно МСП, които отдават под наем ИЕПС тъй като създава за тях нови задължения и спазване на регулации под страх от санкции. Нещо повече: посочените МСП ще се наложи да изграждат всякакви пречести в градската среда парпети за паркиране и различни съоръжения, разполагани както и досега неадекватно в гр. София под шапката на Столична община. Прост пример са такива съоръжения, разположени пред Булбанк върху бул. "Тодор Александров" и тези на ул. "Солунска" до пл. "Славейков", които нямат функция но пречат на трафика и застрашават пешеходците като капани на уличното платно.

Като цяло проектът за наредба съдържа група норми, чието систематично място е в концесионните договори по простата причина, че търговското отдаване под наем на ИЕСП в Столичната община се извършва само чрез концесия.

Нормата, която засяга физическите лица се съдържа в чл. 24а, ал. 2 и с оглед състоянието на "велосипедната инфраструктура" на територията на гр. София /не на цялата община дори/ на практика допуска функционалната употреба на ИЕСП само там където има изрична маркировка за велосипеди! Т.е. – там където няма маркировка – пеш и с бутане, 30 метра возене и пак – бутане. Благодарим за такива стимули.

Един от петте основни правни принципа на ЕС е принципът на защита на легитимните правни очаквания, който се нарушава с настоящия проект. От една страна са допуснати за внос ИЕСП с определени параметри, закупени са от много граждани и фирми при едни нормативи и внезапно те се оказват неползваеми.

В заключение, считаме че проектът няма да постигне заложените в него цели а точно обратното. Проектът за наредба е невъзможно да бъде и приложен поради нереалния начин за контрол – определяне на скорост и контрол на участък за бутане и за ползване.

Способите, с които са постижими благите иначе цели на проекта са два:

- пълноценно завършване и свързване на велосипедните трасета там където са започнати донякъде; така например в Западен парк, чиито фамозен ремонт неотдавна приключи с фанфари около половината дължина на алеите е неасфалтирана, насипана с чакъл и крайно неподходяща за ИЕСП – детски и за възрастни. Маркировката пак там е на синкопи, което според новата наредба ще бъде тръгни-слез.
- ако е възможно да се налагат санкции във всички случаи следва да се насочат към нарушителите, които в малка част са ползвателите на ИЕСП /каране по тротоари, с висока скорост/ и в много по-голяма степен са пешеходците, които имат опасните навици да стоят, да раз-/из-/хождат кучета и деца точно на маркираните велоалеи; преди санкциите разбира се е най-рационално да се ползва така или иначе платения ресурс на общинска полиция и охранителните фирми в парковете да указват на място правилата за движение на пешеходците.

Борис Кумпиков, Управител

Гражданско сдружение "ГРАЖДАНИ ЗА ПЪТЕН КОНТРОЛ"