



27 юни, 2023

Георги Божинов

Старши юрисконсулт в направление „Финанси и здравеопазване“

ул. „Московска“ № 33

гр. София

Относно: Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община

Уважаеми г-н Божинов,

С настоящото писмо изразяваме общо становище на дружествата, предоставящи услуга за споделено ползване (отдаване под наем) на индивидуални електрически превозни средства (по-долу накратко електрически тротинетки) в гр. София, като изказваме оперативните си опасения относно предложените изменения и допълнения на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община (Наредбата) във връзка с използването на електрически тротинетки в град София.

Електрическите тротинетки се използват от хиляди софиянци всеки ден и нашите споделени тротинетки са част от тази транспортна екосистема. Ние предоставяме достъпен начин без въглеродни емисии за жителите да стигнат до работа, да се свържат с обществения транспорт, да пазаруват локално и да имат достъп до важни услуги. От 2019 г. жителите на София разчитат на нашите превозни средства и нашият колективен брой клиенти продължава да расте, не само поради удобството, но и предвид рекордната инфлация и растящите разходи за живот.

Имайки предвид тези фактори, ние сме загрижени за въздействието на предложените промени върху безопасността на нашите потребители, на всички лица, ползващи електрически тротинетки по принцип, както и на третите лица - жители и гости на гр. София, участващи в движението. Като доставчици на споделена мобилност, сблъскващи се всекидневно с предизвикателствата, които предлага трафика в гр. София от една страна, а от друга - бидейки наясно с техническите възможности на съществуващите софтуер и хардуер, използвани в електрическите тротинетки, предлагаме изменения в проекта за изменение на Наредбата, за да гарантираме:



- а. способността ни да спазваме напълно техническите изисквания, а не същите да бъдат единствено добри пожелания, несъответстващи на реалните възможности на техника и софтуер и
- б. безопасността на нашите потребители като участници в движението в града.

### **Зони с намалена скорост**

Създаването на зони с намалена скорост в пешеходни зони или рискови места е чудесен начин за повишаване на безопасността за всички жители, включително водачите на електрически превозни средства.

Предлагаме скоростта в зоните с намалена скорост да бъде ограничена до около 8 км/ч (а не сега предложените 4 км/ч) - колкото е скоростта на бързо вървящ или спокойно бягащ възрастен човек, за да се гарантира безопасността на водачите, да се повиши безопасността на пешеходците, и да се избегнат възможни ПТП-та. По-голямо забавяне или дори пълното спиране на тротинетките в тези зони е вероятно да доведе до изоставянето или захвърлянето им от водачите в началото на тези зони, което може да създаде предпоставки за инциденти, блокиране на улици и подходи - не е реално и не е правилно ограничението на скоростта да бъде по-малко от упоменатата скорост на придвижване на ходещ човек - ще се стигне до абсурдна ситуация, при която електрическата тротинетка, дори бутана ще ограничава ползвателя в придвижването му пешком. От друга страна - възможността за реакция и спиране при 8 км/ч е достатъчно добра и сравнима с тази при 4 км/ч .

### **Предотвратяване на карането по тротоара**

Ние всички подкрепяме целите на Общинския съвет за регулиране на движението по тротоарите като начин за гарантиране безопасността на пешеходците. Въпреки това, отделянето на тротоарите от платната за движение е **технически невъзможно** на база на съществуващата GPS технология и това предложение следва да отпадне. Т.е. ако това предложение бъде прието и се направи опит за GPS въвеждане на координати на тротоари - поради спецификите на GPS технологията за локализация - няма да е налице точното отчитане на реалното позициониране на електронните тротинетки - в резултат на което макар и тротинетка да се движи по пътното платно, то най-вероятно ще е налице отчитане на движение по тротоар - и следователно - блокиране. Това освен че на практика ще доведе до реално преустановяване на ползването на тротинетки въобще, създава сериозни предпоставки и за тежки ПТП.



**Смартфоните с активиран GPS обикновено са точни в радиус от 4,9 м** под открито небе<sup>1</sup>. Точността им обаче се влошава в близост до сгради, мостове и дървета. На градска улица това означава, че GPS регулирането на скоростта на електрическо превозно средство не може да бъде точно насочено между тротоара и пътя.

Проучванията<sup>23</sup> показват също, че карането по тротоарите се дължи на липсата на инфраструктура за алеи за малки превозни средства (велосипеди) и нерегулирани скорости на пътя, което кара водачите да избират тротоари за собствената си безопасност вместо пътя.

Ние предлагаме дружествата, продаващи и/или предоставящи електрически тротинетки, да бъдат ангажирани и редовно да съобщават на своите потребители, че карането по тротоара е забранено. Също така бихме насърчили съвместни усилия с полицията за обучение и напомняне на жителите, които карат електрически тротинетки, да ги карат на платното по посока на движението в близост до тротоара.

### **Пътно паркиране и достъпност**

Възможността скутерите да се разполагат и паркират в непосредствена близост до спирки на подземният и надземен градски транспорт, обществени и търговски сгради, както и на други комуникативни места е от съществено значение за интегрирането им в системата на градската мобилност и максимално ефективното оползотворяване на основните им предимства като екологичен, безшумен, щадящ градската инфраструктура, леснодотъпен и безопасен транспорт. С оглед на това, призоваваме ограничаването на паркирането на индивидуални електрически превозни средства да бъде съобразено и да е налице забрана само при условие, че спиране и паркиране до спирки на подземният и надземен градски транспорт, обществени и търговски сгради, както и на други комуникативни места възпрепятства пешеходния поток.

В заключение призоваваме компетентните власти към балансиран подход, който няма да спре крехкия подем на алтернативната градска мобилност, воден от повишеното ползване на велосипеди и индивидуални електрически превозни средства. Те са нужни в усилията за по-чист въздух, олекотен трафик и свободни градски пространства. В сравнение с ежедневните произшествия с автомобили, инцидентите с велосипеди и индивидуални електрически превозни средства са значително по-малко. Фокусът трябва

<sup>1</sup> <https://www.ion.org/publications/abstract.cfm?articleID=13079>

<sup>2</sup> <https://www.iihs.org/news/detail/low-caps-on-e-scooter-speeds-encourage-sidewalk-riding>

<sup>3</sup> <https://www.businessinsider.com/how-to-make-e-scooters-safer-sidewalks-training-and-time-2020-2>



да бъде поставен върху подобряване и създаване на подходяща инфраструктура, както и в повишаване на културата на придвижване по пътя.

За това, уважително молим Общинския съвет да разгледа това писмо, да измени съответно предложената наредба и да помогне на усилията ни да гарантираме безопасността на всички жители.

С уважение,

Евани Попдончева  
Оперативен сътрудник  
Лайм Технолоджи ЕООД

Тихомир Стоилов  
Регионален мениджър  
БинБин България ЕООД

Теодор Рачев  
Изпълнителен директор  
Хобо България ООД