

From: Lyubomir Botev

Sent: Saturday, June 10, 2023 10:21 PM

To:

Subject: Относно Обществени консултации по Доклад с рег. № СОА23-ВК66-5319/01.06.2023 г. за приемане на Проект на Наредба за организация на движението на територията на Столична община.

От: Любомир Ботев - жител на Столична община

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

До: Георги Божинов – старши юрисконсулт в направление „Финанси и здравеопазване“;

Мнение и конкретни предложения относно проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредбата за организация на движението на територията на Столична община, касаещи индивидуалните електрически превозни средства

Уважаеми господа,

Изпращам няколко коментара във връзка с постъпил 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. Коментарите изразяват моето лично мнение. Те са базирани на мои ежедневни наблюдения в качеството ми на пешеходец, колоездач, водач на индивидуално електрическо превозно средство и водач на лек автомобил на територията на Столична община.

Считам, че предложените от Вас мерки в този им вид няма да бъдат ефективни, поради причината, че предлагате да влязат в сила преди на водачите на индивидуални електрически превозни средства да е осигурена необходимата за безопасно придвижване инфраструктура. Хубаво е, че сте направили проучване как въпросът е уреден в някои други европейски градове. Нито един от тези градове, обаче, не е сравним със София, що се отнася до велосипедна инфраструктура, планировка на града и култура на шофиране. Това,

което предлагате не е решение на практика, като считам, че резултатите, до които би довело приемането на предложението в сегашния му вид биха били следните:

1. Потенциал за влошаване на пътната безопасност, без да е извършен анализ на риска от увеличаване брой индивидуални електрически превозни средства, движещи се по улици и булеварди заедно с други МПС. *(Например за да достигнат от ж.к. "Изток" до централните градски части, избягвайки "Борисовата градина", водачите на индивидуални електрически превозни средства следва да карат по бул. "Драган Цанков". Там на теория ограничението е 50 км/ч, но предполагам сте наясно, че малко водачи на МПС го спазват на практика.)*

2., 3. Намалване на дела на придвижващите се с индивидуални електрически превозни средства и съответно влошаване на качеството на атмосферния въздух. *(Съвестните водачи на индивидуални електрически превозни средства, които спазват правилата ще се върнат към автомобилите си, а компаниите, отдаващи под наем вероятно ще се изтеглят от града.)*

В тази връзка, предложенията, които бих искал да отправя и които считам, че на този етап са разумно, балансирано и компромисно решение на проблема са следните:

Да се направи оценка на риска от въвеждането на предложените промени от експерти по пътна безопасност и специалисти по транспортна психология. (Вероятно, при липсата на изградена структура от достатъчно велоалеи, наложените ограничения ще доведат до увеличение на броя индивидуални електрически превозни средства, които се движат по пътната мрежа заедно с други моторни превозни средства, които са много по-тежки и по-бързи от тях. Разбира се, много хора ще предпочетат да нарушат правилата, контролът по спазването на които ще е труден.)

Движението по пътното платно да става със скорост до 25 км/ч. (Тук, базирано на богат и ежедневен личен опит считам, че по-ниска скорост може да създаде дискомфорт и нервност у водачите на други МПС, например автомобили).

Движението по велосипедна инфраструктура, включително такава, изградена в паркове, зелени площи и по тротоари да става със скорост до 18 км/ч. (Това е скорост, близка до средната скорост на колоездене в градски условия. Като колоездач и водач на електрическа тротинетка, развиваща до 25 км/ч (най-масовият у нас модел), имам следното наблюдение - на равен терен или на изкачване, повечето колоездачи карат с по-ниска скорост от повечето водачи на индивидуални електрически превозни средства. Разликата в скоростта създава дискомфорт за колоездачите на велоалеи, където изпреварването не е възможно или е трудно, например тази на "Раковска", която е еднолентова или тази, минаваща покрай НДК, която си е на тротоара.)

Движението в паркове и градини където няма обособена велосипедна инфраструктура да е позволено, но да става със скорост до 8 км/ч. Ограничението да важи както за индивидуални електрически превозни средства, отдавани под наем чрез приложения, така и за такива за лично ползване. (Предложението Ви открито толерира компаниите, отдаващи под наем чрез приложения индивидуални електрически превозни средства. То е дискриминативно спрямо притежателите на лични такива. Единствена ни алтернатива остава бутането, а почти всички модели електрически

тротинетки на пазара имат "pedestrian mode". Предложената скорост от 8 км/ч. позволява бързо спиране и няма да създава дискомфорт за пешеходците, докато при 5 км/ч вероятността от падане на карация поради ниска скорост е по-голяма. Отделно, някои индивидуални електрически превозни средства, като ховърбордовете, onewheel и electric unicycle изобщо не могат да се бутат.

Преди мерките да влязат в сила, задължително да се обособи велосипедна инфраструктура, пресичаща парковете "Борисова градина" и "Южен парк", както и други зелени площи, по която да е позволено движението на индивидуални електрически превозни средства със скорост до 18 км/ч. (Целта е да се свържат централните части на града с район "Изгрев", както и широкият център с южните райони на града. При наличието на велосипедна инфраструктура в парковете, чисто интуитивно, велосипедисти и водачи на индивидуални електрически превозни средства ще предпочитат да използват тях, вместо да карат с пешеходците. Ясно е, че контролът на забраната на практика ще е много труден. Много граждани ще продължат да карат електрически тротинетки, ховърборди итн. в парковете и по тротоарите, тъй като инстинктът за самосъхранение е по-силен от всяка ваша наредба. Добре знаете, че карането с трафика в София е много опсано. Модерните решения не трябва да са само "на хартия". Те трябва да се практически приложими, да създадат удобство на гражданите и да налагат минимална нужда от контрол.

На входовете и изходите на парковете да се поставят табели с информация за правилата на движение с индивидуални електрически превозни средства, призив да се кара внимателно, както и телефон за връзка с контактния ви център. (Контролът по спазване на ограниченията ще е труден, трябва да се разчита на съвестта на гражданите и комуникацията между различните участници в движението.

Общината да наложи контрол върху моделите тротинетки, които се отдават под наем чрез приложения. (Има значителна разлика, що се отнася до стабилност и спирачни системи при тротинетките, отдавани под наем. Например, моделът с който си правите "експеримент" във видеото е много нестабилен за скоростта която развива, в сравнение с всички останали модели, които се отдават под наем в града, особено при мокра настилка. Разликата е огромна.)

Други проблеми и особености, що се отнася до движението с индивидуални електрически превозни средства на територията на Столична община

ЗДП, поставя всички индивидуални електрически превозни средства под един знаменател, без да се имат предвид техните мощност, тегло, максимална скорост и вид. Има значителна разлика между електрическа тротинетка, развиваща 20 или 25 км/ч и тежаща по-малко от велосипед, която едвам изкачва наклона в Борисовата градина и моделите, развиващи 50 или дори 120 км/ч. Преобладаваща част от водачите на индивидуални електрически превозни средства управляваме модели, които са леки и не развиват висока скорост. Съответно, вашите ограничения са най-несправедливи именно за нас, защото движението по пътното платно с тези модели е най-опасно. Те просто не са направени за каране само по улиците.

Много от отводнителните шахти в София са разположени в най-дясната част на пътното платно, а повечето индивидуални електрически превозни средства имат малки колела. Това прави движението опасно.

Много от велоалеите са разбити и опасни за придвижване с електрически тротинетки, например тази по протежението на "Перловска река", където липсват плочки.

Ценообразуването при повечето електрически тротинетки, отдавани под наем чрез приложения е "на минута" плюс такса за отключване. За да спестят пари, много граждани карат по-бързо и по-невнимателно. Би било добра идея да се насърчат операторите да помислят за други видове ценообразуване.

Карането "по двама" на тротинетка може да бъде намелено, ако операторите се стимулират да дадат отстъпки за наемане на 2 тротинетки например. Те имат тази възможност. В повечето време, повечето от тротинетките им не са в движение.

Като гражданин съм благодарен, че сте загрижени за безопасността на движението. Надявам се коментарите и предложенията ми да са полезни и да бъдат взети предвид. Вярвам, че заедно, чрез конструктивен диалог, можем да направим градът ни по-безопасен, а въздухът в него - по-чист.

С Уважение,
Любомир Ботев,
гражданин на София,
пешеходец,
колхоздач,
водач на електрическа тротинетка,
водач на лек автомобил,
...и на микробус.