

30 ЮНИ 2023 Г.

ГР. СОФИЯ

ДО

СТОЛИЧНИЯ ОБЩИНСКИ СЪВЕТ

НА ВНИМАНИЕТО НА

**Г-Н ГЕОРГИ БОЖИНОВ, Г-Н ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ, Г-Н ДИМИТЪР ВУЧЕВ, Г-Н ЗАФИР ЗАРКОВ, Г-Н
КАРЛОС КОНТРЕРА, Г-Н ПРОШКО ПРОШКОВ, Г-Н РАДОСЛАВ ВЛАХОВ, Г-Н СИМЕОН КОЛЕВ**

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.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

С настоящото писмо бих искал да изразя становището на Съркъл Мобилити ООД – дружество, предоставящо услуга за велосипеди под наем чрез мобилно приложение в гр. София.

На първо място бихме искали да Ви благодарим за целите, които поставяте в горепосочения проект. Напълно подкрепяме идеите за по-безопасно и уредено движение по пътищата и за подобряване на свързаността на транспортната мрежа, обществената осведоменост по темата, както и качеството на атмосферния въздух в столицата. Благодарим Ви и за направеното проучване относно уредбите в други европейски градове. Няма съмнение, че е добра идея да разгледаме добри и лоши примери от други страни, когато правим промени у нас.

С оглед на горното, бихме искали да изкажем притеснението си относно въвеждането на предложените промени. Опасенията ни се дължат на част от предложените мерки, за които смятаме, че биха могли да бъдат контрапродуктивни на поставените цели. По-долу описваме подробно, даваме причините и предлагаме решения.

Забрана за движение в паркове и градини

Чл. 24а. ал. 2 предвижда забрана за движение на индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС) в паркове и градини. Парковете и градините обаче дават възможността за бързо

придвижване в града, тъй като позволяват на жителите да не зависят от трафика в поне една част от маршрута до крайната си дестинация. Освен това те представляват не просто терен, който жителите прекосяват с цел придвижване от едно до друго място, ами и място за отдих, почивка и спорт. Затова апелираме те да бъдат разглеждани и като такива. Много жители, голяма част от които родители с деца, използват парковете, за да се отделят от шума и да прекарат моменти с близките си в активна дейност, каквато е колоезденето, независимо дали с механичен, или електрически велосипед (*отбелязваме, че съвременните ел. велосипеди изискват въртенето на педали, съответно физическа дейност*). Въвеждането на тази забрана би накарала голяма част от тези хора или да не я спазват, или да се качат отново на колите си.

Отбелязваме също, че голяма част от съвременните електрически велосипеди имат функция за изключване на електрическия мотор. Съответно въвеждането на забрана за движение в паркове и градини на електрическите велосипеди не би било уместно и поради факта, че практически те могат да се ползват като изцяло механични велосипеди.

Затова се опасяваме, че тази мярка би била контрапродуктивна на целите за подобряване на свързаността на транспортната мрежа и повишаване на качеството на атмосферния въздух. Също така обаче тя би имала и негативно социално и здравно (*физическо и психично*) въздействие върху жителите на София, което не се коментира никъде в доклада.

Смятаме, че въвеждането на тази мярка би било по-смислено и ефективно спрямо поставените цели само при следните две предпоставки:

- а) Има цялостна, добре свързана и безопасна инфраструктура (*VELOALELI И Т.Н.*) за колоездачи и ползватели на ИЕПС в парковете и градините
- б) Забраната важи за терените в паркове и градини извън тези посочени в точка а).

Забрана за движение по тротоари

Отново чл. 24а. ал. 2 предвижда забрана за движение на индивидуални електрически превозни средства (ИЕПС) и по тротоари. Напълно споделяме мнението, че мястото на ИЕПС и велосипедите не е по тротоарите. В тази връзка бихме искали да насочим вниманието към важността от изграждане на алтернативно пространство, което да предоставя безопасност на придвижващите се под формата на добре свързана вело-инфраструктура. Приемането на тази забрана би означавало жителите да са принудени да поставят живота си под опасност на пътното платно, където голяма част от отводнителните шахти и неравностите на пътя в дясната част на платното за движение представляват препятствия. Въвеждането на тази забрана би накарала голяма част от хората или да не я спазват (*тъй като инстинктът за самосъхранение надделява*), или да се качат отново на колите си. Тези, които решат да продължат ползването на ИЕПС и да спазват закона, ще бъдат изложени на висока опасност, а броят на инцидентите ще се увеличи значително.

Затова се опасяваме, че тази мярка би била контрапродуктивна на целите за подобряване на свързаността на транспортната мрежа, увеличаване на дяла на придвижващите се с ИЕПС,

повишаване на качеството на атмосферния въздух и най-вече понижаването на броя на инцидентите с ИЕПС.

Смятаме, че въвеждането на тази мярка би било по-смислено и ефективно спрямо поставените цели само при предварително изградена цялостна, добре свързана и безопасна инфраструктура (*велопистици и т.н.*) за колоездачи и ползватели на ИЕПС в целия град.

Зони с намалена скорост

Чл. 24а. ал. 3 предвижда дружествата отдаващи ИЕПС под наем да ограничат софтуерно скоростта на превозните средства до 5 км/ч в паркове, градини, площади, детски площади, площи, предназначени само за пешеходци, зоните по чл. 28, ал. 1, т. 5, тротоари на територията на Столична община, както и в рамките на кръстовищата с пресичания на пешеходни зони.

Напълно подкрепяме идеята за зони с намалена скорост на ИЕПС, тъй като те биха предотвратили инциденти между участниците в движението.

Имайки предвид, че скоростта на тичащ човек е между 11 и 22 км/ч¹, смятаме, че скоростта в тези зони трябва да бъде намалена до 12 км/ч, вместо заложените 5 км/ч. Времето за реакция и спиране с тази скорост е напълно сравнимо с това при 5 км/ч.

Изказваме опасенията си за софтуерно ограничение на скоростта единствено по тротоарите. Напълно сме съгласни, че по тях също трябва да се спазва по-ниска скорост, но технологичните възможности на GPS устройствата към днешна дата не биха позволили на дружествата, отдаващи ИЕПС под наем, да разграничат кога едно превозно средство е на тротоара, и кога е на пътното платно. Това е така, защото технологията позволява акуратно позициониране със средна точност между 5 и 10 м, в зависимост от много външни фактори.

Паркиране на споделени ИЕПС

Чл. 25а. ал. 1 предвижда забрана на паркирането на ИЕПС на тротоари, както и в близост до метростанции и спирки на наземния транспорт. Подкрепяме идеята всички ИЕПС да не бъдат паркирани по начин, по който възпрепятстват пешеходния поток, както и всички входове за достъп. Във вида, в който е формулирана предложената забрана обаче, тя би имала негативен, а не положителен (*каквато е една от целите на предложената нова уредба*) ефект върху свързаността на транспортната мрежа, увеличаването на дяла на придвижващите се с ИЕПС и осигуряването на услуги за обществена мобилност. Една от основните причини за съществуването на услугите за споделена мобилност в цял свят е т. нар. проблем на първия и последния километър (*fist/ last mile problem*). Тъй като градският транспорт не може да осигури пълна свързаност на мрежата с всяка точка на града, този тип услуги го допълват. Затова смятаме за

¹ The Reliability and Validity of Short-Distance Sprint Performance Assessed on a Nonmotorized Treadmill - Scientific Figure on ResearchGate. Available from: https://www.researchgate.net/figure/Average-running-speed-for-different-movement-intensities-in-the-final-75-90-min_fig3_221737188 [accessed 30 Jun, 2023]



важно, тази забрана да важи само тогава, когато паркирането на ИЕПС възпрепятства пешеходния поток.

В заключение призоваваме за преразглеждане на предложените мерки за най-ефективно постигане на положените цели. Придвижването с ИЕПС, велосипеди и други немоторизирани едно- и двуколесни превозни средства има положителен социален, екологичен, здравен, но и икономически ефект върху градовете и обществото ни. Смятаме, че най-важно за подема на този тип алтернативен транспорт би било изграждането на подходяща, цялостна, добре свързана и безопасна инфраструктура.

Ние оставаме в готовност да съдействаме по горепосочените точки, както и бихме предоставили анонимни данни за използването на нашите велосипеди с цел подобряване на инфраструктурата в града. На разположение сме и за съвместни кампании за осведоменост, които да повишат културата на движение по пътищата.

С УВАЖЕНИЕ,

ЕНРИКО МАРИНОВ

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

СЪРКЪЛ МОБИЛИТИ ООД