

РЕЗОЛЮЦИЯ
специализированного обучающего семинара
«Использование цифровых технологий для повышения безопасности движения
средств индивидуальной мобильности»
г. Южно-Сахалинск, Сахалинская область
26-28 июня 2024 года

С 1 марта 2023 года в Правила дорожного движения (ПДД) внесены ряд изменений, одним из которых является введение термина «средство индивидуальной мобильности».

Средство индивидуальной мобильности (СИМ) – транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 25 км/ч и снаряженной массой не более 35 кг, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для передвижения одного человека посредством использования двигателя (двигателей). В эту категорию отнесены: электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства.

В обновлённой редакции ПДД требованиям, предъявляемым к этому виду транспорта, и движению на них, посвящен большой раздел, предусматривающий следующие ограничения:

- максимальная допустимая скорость составляет 25 км/ч;
- запрещено движение по автомагистралям, в том числе по обочине;
- пешеход всегда имеет приоритет перед СИМ при совместном движении;
- при езде по проезжей части СИМ должны следовать по ходу движения транспортных средств;
- запрещена буксировка СИМа или СИМом;
- движение СИМ по проезжей части осуществляется в один ряд;
- СИМ не имеет права обгонять или объезжать другое транспортное средство слева, в том числе припаркованные автомобили;
- при выезде из жилой зоны СИМ обязаны уступать движение всем участникам движения;
- при пересечении дороги вне перекрестков СИМ обязаны уступать дорогу всем участникам движения;
- в велосипедной зоне СИМ имеют преимущество перед всем механическим транспортом и могут двигаться по ширине всей проезжей части.

ПДД также предусмотрено: если движение СИМ по тротуару, пешеходной дорожке, обочине или в пределах пешеходных зон (включая велосипедные дорожки, находящиеся в пешеходных зонах) подвергает пешеходов опасности или создает помехи для их движения — лицо, использующее для передвижения СИМ должно спешиться или замедлиться до скорости движения пешеходов.

Вместе с тем, в настоящее время в ПДД не установлены ограничения по максимальной мощности СИМ.

С 2020 года согласно статистическим данным, общее количество СИМ в Российской Федерации выросло в 5 раз, а количество поездок согласно данным компаний–операторов проката электросамокатов — в 12 раз. Сегодня в России более 750 000 средств индивидуальной мобильности.

Отмечается тенденция: популярность СИМ и их количество в российских городах растёт, одновременно отмечается уверенная тенденция использования СИМ как

полноценного средства передвижения. Таким образом развитие СИМ изменяет структуру передвижения и перераспределяет пассажиропоток с использованием нового вида транспорта.

Развитие СИМ как нового вида транспорта позволяет:

- снять нагрузку с частного легкового транспорта и транспорта общего пользования;
- уменьшить загруженность городской улично-дорожной сети и повысить скорость движения транспортных потоков;
- повысить качественные показатели работы транспорта общего пользования.

В городах, где распространено использование СИМ, идет активный процесс выработки новых транспортных связей, формируются точки пересадок между СИМ и другими видами транспорта. Чаще всего СИМ становится «транспортом последней мили», при этом все большее число пассажиров предпочитают СИМ как альтернативу транспорту общего пользования или такси. В условиях развития нового вида транспорта и стремительного роста числа СИМ на российских дорогах особенно важно обеспечить комфорт и безопасность для всех участников дорожного движения.

Так, в октябре 2023 года Правительство Российской Федерации утвердило «План мероприятий (дорожная карта), направленных на дополнительное нормативное правовое регулирование развития средств индивидуальной мобильности и обеспечение безопасности дорожного движения при их использовании», рассчитанный на 2023-2025 годы (утв. Правительством РФ 11.10.2023 N 11752-П50-МХ).

В апреле 2024 года сенаторы Совета Федерации внесли в Государственную Думу законопроект № 604809-8 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (об установлении административной ответственности за правонарушения, связанные с использованием средств индивидуальной мобильности)» (далее – Законопроект).

Законопроект призван повысить эффективность мер по предупреждению и пресечению нарушений ПДД лицами, использующими для передвижения СИМ и велосипедистами. В законопроекте предлагается внести в КоАП РФ изменения, устанавливающие административную ответственность лиц, использующих для передвижения СИМ, и велосипедистов за нарушения в области дорожного движения в части оставления места ДТП, невыполнения требования об остановке, управления СИМ в состоянии опьянения, отказа от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, которые корреспондируют установленным ПДД РФ обязанностям этих лиц. Кроме того, предусматривается административная ответственность для этих лиц, в том числе за нарушения, связанные с превышением установленной скорости движения СИМ или велосипеда, нарушение правил движения по автомагистрали, нарушение ими требований к перевозке грузов, буксировке, к перевозке пассажиров, создание ими помех для движения пешеходов, а также за движение на СИМ по пешеходным дорожкам, тротуарам и пешеходным зонам в случае, если масса СИМ превышает 35 кг. Также усиливается ответственность за нарушение ПДД РФ и правил эксплуатации СИМ и велосипеда, повлекшее причинение легкого и средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

Одновременно с законодательными инициативами на федеральном уровне в дискуссию о регулировании движения СИМ включаются российские регионы и города.

Так, в июне 2024 года Председатель Московской Городской Думы Алексей Шапошников анонсировал введение единых правил движения электросамокатов в столичных парках, где не действуют ПДД, а также предложил рассмотреть общегородское ограничение скорости для всех СИМ с 9:00 до 23:00.

В свою очередь, Председатель Комитета по транспорту Санкт-Петербурга Валентин Енокаев настаивает, что регионам нужны полномочия по контролю и администрированию нарушений с участием электросамокатов, так как штрафовать нарушителей вправе только Госавтоинспекция, но у ведомства не хватает сотрудников. Одновременно с этим, Енокаев считает, что СИМ не должны ездить по тротуарам в Санкт-Петербурге: историческая застройка города не позволяет обеспечить достаточную ширину тротуаров для безопасного движения СИМ и пешеходов.

Одновременно с этим, власти российских регионов и городов пользуются имеющимися полномочиями, запрещая полностью или частично движение СИМ в отдельных районах, чтобы снизить число аварий. Как правило, обсуждаются ограничения в отношении кикшеринговых операторов, как это происходит в Нижнем Новгороде, Орле, Екатеринбурге. Власти Москвы продолжают расширять список так называемых «медленных» зон, где кикшеринговые СИМ замедляются автоматически, но с частными устройствами это не работает. Власти Перми ранее запретили парковать самокаты вне специальных мест (которые при этом не появились), а оставленные в нарушение правил самокаты администрация начали эвакуировать.

Исходя из вышеизложенного задача профессионалов отрасли организации и безопасности дорожного движения сегодня – создать гармоничную транспортную среду, учитывая развитие СИМ, и найти баланс интересов всех участников дорожного движения.

Именно поэтому тема специализированного обучающего семинара «Использование цифровых технологий для повышения безопасности движения средств индивидуальной мобильности» сегодня особенно актуальна, что подтвердилось высоким интересом участников, слушателей и гостей мероприятия, активными дискуссиями в процессе дискуссионных сессий, деловой игры и выездных практических мероприятий, обменом опытом между представителями более 30 субъектов и городов Российской Федерации в ходе мероприятия.

Можно уверенно сказать, что основная цель Семинара — знакомство с передовым опытом и современными технологиями, влияющими на мобильность, безопасность и качество жизни россиян, формирование в массовом сознании населения соответствующего отношения к проблемам ОДД и формирование необходимых стереотипов поведения, а также обмен опытом между экспертами, представителями федеральных, региональных и местных органов власти, организациями и гражданами Российской Федерации – была достигнута.

Проведенные в рамках Семинара мероприятия позволили не только успешно обсудить вопросы применения цифровых технологий для безопасного движения СИМ, но и наладить конструктивное взаимодействие между отраслевыми специалистами из самых разных городов и регионов России.

Участники Семинара выразили согласие со следующими стратегическими тезисами:

1. В условиях появления на наших дорогах нового вида транспорта —СИМ, и стремительного роста числа СИМ на российских дорогах, особенно важно обеспечить комфорт и безопасность для всех участников дорожного движения.

2. Необходимо соблюсти баланс интересов автомобилистов, пешеходов и пользователей СИМ. Важную роль в этом должны сыграть современные цифровые технологии, использование которых позволит сформировать гармоничную, современную и эффективную транспортную систему российских городов, обеспечивать комфорт и безопасность передвижения.

3. Цифровые технологии могут обеспечить сбор и анализ данных о передвижении СИМ и математическое моделирование — а это прямой путь к прогнозированию и

обоснованию развития транспортной инфраструктуры с учетом интересов всех участников дорожного движения.

Исходя из оценок и мнений участников семинара, которые были высказаны в ходе дискуссий, определены следующие предложения для безопасной интеграции СИМ в городские транспортные системы Российской Федерации:

I. В области установления административной ответственности лиц, использующих для передвижения СИМ

Установить ответственность за:

- превышение скорости движения;
- управление СИМ в состоянии опьянения;
- создание помех в движении пешеходов;
- нарушение правил использования инфраструктуры при движении СИМ;
- оставление места ДТП.

II. В области дополнительного правового регулирования использования СИМ

1. Внести дополнительные изменения в «Правила дорожного движения», в том числе:

- **установление понятий** «лицо, использующее для передвижения СИМ», *определения параметров движения СИМ и велосипедов для совмещенного передвижения с пешеходами, уточнение понятий «СИМ», «мопед» и «мотоцикл»;
- **однозначное отнесение обязанностей водителей** для лиц, использующих для передвижения СИМ, и велосипедистов, включая:
 - обязанности, предусмотренные ПДД, **в связи с дорожно-транспортным происшествием**, участниками которого они являются;
 - управление СИМ или велосипедом **в трезвом состоянии**;
 - выполнение требования **о прохождении медицинского освидетельствования** на состояние опьянения;
 - выполнение **требования об остановке**.
- определение **правил остановки и стоянки** СИМ и велосипедов;
- определение **новых технических средств** организации дорожного движения, обозначающих инфраструктуру для СИМ;
- **изменение правил перевозки грузов и пассажиров** СИМ и велосипедов, в том числе в части запрета перевозить груз, который выступает за габариты, или груз, не мешающий управлению, а также в части введения запрета перевозки пассажиров на СИМ.

2. Внести изменения в законодательство об организации дорожного движения, в части:

- требований к **созданию государственного реестра** СИМ для их учета;
- **требований, обязывающих вносить сведения** о СИМ, принадлежащих физическим лицам, юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, в реестр;
- норм, предусматривающих **механизмы осуществления контроля, надзора и управления движением** СИМ;
- обязанности **учета СИМ в документации** по организации дорожного движения;
- **целей, задач и принципов развития** использования СИМ;
- требований к **организации парковок** (парковочных мест) для СИМ на дорогах общего пользования;
- обязанностей информировать о введении ограничения движения СИМ на улице(ах), дороге(ах) или их участках;
- основ организационного механизма **контроля за использованием**, в том числе коммерческим, СИМ;

- оснований для принятия **типового соглашения об организации работы операторов** краткосрочной аренды СИМ на территории муниципального образования;
- уточнение **ограничений** на движение СИМ.

3. Выполнить редакцию подзаконных актов в области организации дорожного движения, предусматривающую:

- обеспечение **учета СИМ при проведении мониторинга** дорожного движения на территориях муниципальных образований для оценки состояния дорожного движения и эффективности его организации;
- определение дополнительных оснований и (или) параметров актуализации **программ комплексного развития транспортной инфраструктуры** городских округов и поселений для целей развития инфраструктуры для СИМ и велосипедов;
- **корректировку методических рекомендаций определения параметров дорожного движения;**
- **установление требований к документации** по организации дорожного движения, развитию использования СИМ и обустройству инфраструктуры.

III. В области установления дополнительных требований к инфраструктуре для СИМ: предусмотреть корректировку актов технического регулирования, в том числе в части:

- определения **технических средств** организации дорожного движения, **обозначающих обособленную инфраструктуру для СИМ**, и правила их применения;
- установления **параметров обособленной инфраструктуры** для СИМ;
- установления **характеристики инфраструктуры** для СИМ при градостроительной деятельности;
- установления **мест обустройства** инфраструктуры для СИМ;
- установления параметров определения оптимального **количества и плотности парковок** (парковочных мест) для хранения и стоянки СИМ;
- установления **требований к формированию инфраструктуры** для СИМ.

IV. В области развития инфраструктуры для СИМ: необходима работа органов власти субъектов Российской Федерации по развитию инфраструктуры для СИМ, в том числе:

1. Планы субъектов Российской Федерации по созданию и интеграции инфраструктуры для СИМ в городские транспортные системы, учитывающие:

- долгосрочное **плановое создание и развитие** инфраструктуры СИМ, позволяющее разделить потоки пешеходов, СИМ и велосипедов;
- **интеграцию СИМ** в транспортные системы городов;
- **актуализацию градостроительных документов** и документов транспортного планирования в части учета необходимости развития использования СИМ, а также разделения потоков пешеходов и СИМ;
- **создание инфраструктуры** для СИМ на рекреационных территориях и социальных объектах;
- **маршруты движения СИМ** в паспортах безопасности в организациях дошкольного и общего образования.

2. Изменения нормативных правовых актов градостроительного проектирования, учитывающих:

- **требования к инфраструктуре СИМ**, в том числе нормы по доступности (количеству и плотности) парковок (парковочных мест) для СИМ.

V. В области обеспечения статистики ДТП с участием СИМ: издание соответствующих приказов Росстата и МВД России, предусматривающих:

- **учёт СИМ** в форме федерального статистического наблюдения о ДТП;

- **сбор данных о ДТП с участием СИМ.**

VI. В области образовательной и просветительской деятельности по правилам использования СИМ:

- включить элементы препятствий с использованием СИМ в этапы программы финала Всероссийского конкурса юных инспекторов движения «Безопасное колесо»;
- разработать и направить в субъекты РФ рекомендации по проведению проекта по патриотическому воспитанию для детей и родительской общественности «ЮИД в движении» на СИМ и велосипедах с одновременным изучением правил дорожного движения;
- включить в проект по организации деятельности отрядов юных инспекторов движения «Медиа ЮИД» тематические мероприятия, в том числе создание художественного произведения по теме безопасного дорожного движения с использованием СИМ;
- провести НИР по определению характерных травм, их лечения и реабилитации при использовании СИМ, разработать рекомендации по снижению уровня травматизма, лечению и реабилитации пострадавших при инцидентах с использованием СИМ.

VII. В области мониторинга развития использования СИМ:

1. Проводить сбор и анализ информации о состоянии развития правового регулирования использования СИМ в субъектах РФ и муниципальных образованиях в части:

- принятия необходимых нормативных правовых и нормативно-технических актов в субъекте Российской Федерации и муниципальных образованиях;
- принятия планов по созданию и интеграции инфраструктуры для СИМ в городские транспортные системы;
- реализации механизмов осуществления контроля, надзора и управления движением СИМ;
- реализации полномочий по администрированию правонарушений в части СИМ.

2. Проводить сбор и анализ информации о состоянии реализации утвержденных планов по созданию и интеграции инфраструктуры СИМ в части:

- реализации принятых решений;
- соответствия фактического состояния транспортной инфраструктуры городов принятым решениям в градостроительной документации и документах транспортного планирования;
- отчетности по проводимым работам.

3. По итогам сбора и анализа полученной информации — подготовка и направление рекомендаций в субъекты РФ и муниципальные образования с последующим проведением совещаний с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления в части урегулирования возникающих проблемных вопросов по развитию использования СИМ.

1. Участники специализированного обучающего семинара «Использование цифровых технологий для повышения безопасности движения средств индивидуальной мобильности» призывают всех руководителей и специалистов отрасли организации и безопасности дорожного движения поддержать предложения, изложенные в данной резолюции.