Качу как хочу

Удастся ли заставить водителей средств индивидуальной мобильности соблюдать ПДД

Татьяна БУРОВА

В марте Президент России Владимир ПУТИН поручил Минтрансу и МВД подготовить к 1 июля предложения о регулировании движения средств индивидуальной мобильности (СИМ) на тротуарах. Поручение было дано по итогам заседания Совета по развитию гражданского общества и правам человека, где говорилось о повальном несоблюдении ПДД водителями СИМ и о росте аварий в том числе с тяжкими последствиями. В конце июня министр транспорта РФ Андрей НИКИТИН сообщил, что в ближайшие два-три месяца предложения будут внесены на утверждение. В чем суть поправок и удастся ли с их помощью снять напряженность между теми, кто едет и кто идет по тротуару, какие меры по регулированию движения СИМ предпринимаются в муниципалитетах Свердловской области, разбиралась «ОГ».



ПАВЕЛ ВОРОЖЦОВ

Укрощение строптивого

Первая попытка ввести электросамокаты и их многочисленных сородичей в правовое русло была предпринята в 2025 году. Им был присвоен особый статус – средство индивидуальной мобильности (СИМ) и предписано соблюдать Правила дорожного движения. Предполагалось, что это позволит примирить пешеходов с водителями СИМ, а также снизить аварийность. Увы, ни того, ни другого добиться не удалось.

Недавно госавтоинспекция Екатеринбурга провела очередной рейд «Пешеход, ребенок, СИМ». Всего за несколько часов сотрудники ГАИ выявили 27 водителей самокатов и троих велосипедистов, которые не спешились перед пешеходным переходом, создав помехи движению.

В числе частых нарушений также превышение скорости, лихие виражи в толпе, езда на электросамокате вдвоем, а то и втроем, пользование во время езды телефоном, наушниками. Всё это рано или поздно заканчивается бедой.

Стоит отметить, что власти муниципалитетов Свердловской области немало делают для достижения баланса между интересами пешеходов и водителей СИМ.

Например, в Верхней Пышме, где отсутствует необходимая инфраструктура для перемещения на СИМ, введен запрет на размещение электросамокатов на территории городского округа. В других городах там, где есть возможность, размечают выделенные полосы, оборудуют в парках, скверах и других местах велодорожки.

Администрация Екатеринбурга регулярно заключает соглашения с кикшеринговыми компаниями об усилении контроля с их стороны за пользователями СИМ, эвакуации брошенных где попало электросамокатов. Расширяется в городе и список зон как полного запрета движения СИМ, так и снижения скорости, размечаются места стоянок.

Проблема в том, что в Екатеринбурге и большинстве других уральских городов пешеходные дорожки неширокие, выделить на них полосу для двух- и одноколесного транспорта зачастую невозможно. Поэтому пешеходы не чувствуют себя в безопасности. Из-за риска, что на тебя может налететь средство индивидуальной мобильности, они испытывают постоянное напряжение, вынуждены то и дело оглядываться и вздрагивать.

Справедливости ради отметим, что далеко не все пешеходы соблюдают правила: разгуливают по отведенным для электросамокатов и велосипедов полосам на тротуарах и в парках. Кто-то это делает специально – в отместку «этим наглым самокатчикам», кто-то по невнимательности. А в итоге создается хаос, публика на колесах вынуждена перемещаться вперемешку с пешеходами.

Плюс коробейники

Согласно ПДД, максимальная разрешенная скорость для СИМ составляет 25 км/ч. Но на тротуарах, особенно узких, да еще и в часы пик, она всё равно чрезмерна. К тому же, если законопослушные кикшеринговые компании автоматически блокируют скорость и возможность въезда на территорию, где передвижение на СИМ под запретом, то владельцы личных электросамокатов, гироскутеров, сигвеев, моноколес этим не заморачиваются. Люди старше 65 лет с их неустойчивой походкой и дети, не способные ходить по струнке, наиболее часто становятся жертвами наездов СИМ. Согласно статистике, 40 процентов пострадавших в таких авариях – дети, за прошлый год, например в Екатеринбурге пострадал 41 ребенок.

Арендовать электросамокат можно только с 18 лет. Однако некоторые «добрые» родители оформляют аренду на себя, чтобы дать возможность своим несовершеннолетним чадам покататься. О том, что это опасно для самих детей, взрослые не думают.

Усугубляет ситуацию и то, что расторопные предприниматели превратили СИМ в грузовой транспорт для доставки клиентам продуктов, готовой еды и товаров. И теперь по тротуарам рассекают внушительных размеров электровелосипеды с вместительными коробами, причем некоторые курьеры ухитряются крепить сразу два короба: один спереди, другой сзади или один над другим.

Выступая на упомянутом выше заседании Совета по развитию гражданского общества и правам человека, глава государства отметил, что он сам не всегда ездит с мигалками, видит, что происходит с доставкой, и понимает, почему это вызывает озабоченность у граждан.

– Конечно, если на вас с достаточно большой скоростью для пешехода 30–40 км/ч несется нечто, упакованное передним лобовым стеклом и какой-то крышей, тяжелое металлическое изделие, оно представляет опасность для граждан, – не сдерживая эмоций заявил Владимир Путин. – Местные и региональные власти должны с этим разобраться. Надо сделать это в том числе, наверное, и с помощью Министерства внутренних дел.

Что предлагается

Кстати, в некоторых городах в отношении СИМ с двигателями уже приняли кардинальные меры, запретив использовать их и сдавать в аренду. Но вряд ли это разумно. Электросамокаты, электровелосипеды, гироскутеры, моноколеса уже стали частью городской мобильности, они удобны и как транспортное, и как спортивное средство, а услугами доставки пользуются пожилые и инвалиды – для них это спасение. Поэтому разумнее выработать систему безопасного использования СИМ и добиться соблюдения ПДД.

Принятые в 2023 году правила пользования СИМ и санкции за их нарушение вполне способны навести порядок на тротуарах, в парках и прочих местах. Проблема в том, что нарушения фиксируются лишь от случая к случаю, СИМ – не автомобиль, госномеров не имеют, по камерам ГИБДД невозможно идентифицировать водителя. И с этим надо что-то делать.

В свое время Минтранс предлагал объединить СИМ, электровелосипеды и мопеды в отряд «средство микромобильности» (СММ) и создать для них федеральный реестр, оператором которого станет Росавтотранс. После регистрации в реестре владелец получит учетный знак – аналог госномера и QR-код или RFID-метку для идентификации. Это позволило бы фиксировать нарушения, идентифицировать нарушителей и штрафовать их.

Заработать эта система регистрации должна была с 1 сентября 2026 года, возможно, ее и начнут внедрять. Кстати, в Москве уже давно все данные доставщиков внесены в информационную систему, а на электровелосипедах смонтированы идентификационные номера.

В числе других возможных шагов реформы – перевод электровелосипедов из категории СИМ в мопеды, что обяжет водителей сдавать на права категории М и передвигаться по проезжей части.