

Электросамокаты: свобода перемещения или угроза безопасности? Разговор с экспертами и представителями рынка

Андрей Борисов, ведущий эксперт, Институт экономики транспорта и транспортной политики, факультет городского и регионального развития, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)

Александр Рыжков, преподаватель, факультет городского и регионального развития, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ); автор книги «Город и перевозчики: история транспортных реформ»

Максим Климанов, ведущий инженер, факультет городского и регионального развития, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)

Пресс-службы Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (Дептранс) и Центра организации дорожного движения Правительства Москвы (ЦОДД)
Пресс-служба российского сервиса кикшеринга и велошеринга Whoosh

Цитирование: Электросамокаты: свобода перемещения или угроза безопасности? Разговор с экспертами и представителями рынка (2024) // Городские исследования и практики. Т. 9. № 3. С. 95–108. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202499-108>

Электросамокаты стремительно вошли в жизнь современных городов, став неотъемлемой частью транспортной системы и вызвав широкий общественный резонанс. Эта дискуссия с участием экспертов в области транспорта, представителей городских властей и операторов кикшеринга раскрывает ключевые аспекты интеграции электросамокатов в городскую среду. Этот диалог важен, учитывая необходимость поиска баланса между инновациями в сфере мобильности и обеспечением безопасности всех участников дорожного движения. Обсуждение затрагивает не только текущие проблемы, но и перспективы развития микромобильности, ее влияние на городское планирование и качество жизни горожан. Эксперты рассматривают возможные пути решения возникающих конфликтов и предлагают стратегии для гармоничной интеграции электросамокатов в транспортную экосистему города, что делает эту дискуссию особенно актуальной для формирования будущего облика урбанистических пространств.

1. *Во многих городах мира среди жителей имеется значительная группа ненавистников электросамокатов, в том числе и в Москве. Неизбежна ли такая реакция и насколько она распространена в обществе? Какие меры, на ваш взгляд, способны снизить негативное отношение жителей к использованию электросамокатов?*

Дептранс и ЦОДД: Сервис арендных самокатов запустился в 2018 году – и с самого начала мы взаимодействуем с операторами аренды.

Первое время москвичи воспринимали самокаты не как транспорт, а скорее как способ провести время и покататься по парку с друзьями. Затем стало расти число поездок по транспортному сценарию. Мы увидели, что москвичи ездят на самокатах от дома и офиса до метро, экономя время в пути. Увеличилась транспортная доступность, ведь самокаты позволяют людям комфортно добраться до отдаленных районов.

Какое-то время самокат оставался новым видом транспорта, к которому люди только привыкали. Вместе с тем мы получали все больше обращений с просьбой установить парковки для самокатов в самых разных районах города. Сейчас москвичи воспринимают самокаты больше как удобный транспорт, нежели как способ отдыха. Нас даже просят сделать аренду самокатов круглогодичной.

Благодаря регулирующим мерам работа сервисов аренды электросамокатов в Москве упорядочена. Дептранс Москвы и ЦОДД внимательно следят за работой операторов в городе. В наших планах – продолжать развивать сервис так, чтобы он становился еще более комфортным и безопасным для всех участников дорожного движения.

Вот несколько аспектов, по которым мы сотрудничаем с операторами¹:

- Мы регулируем работу сервисов аренды и работаем по договору оферты. Операторы соблюдают все требования по договору.
- Вводим медленные зоны и следим, как скоростные ограничения влияют на безопасность.
- Организовываем работу команды техников и других сотрудников, которые оперативно выполняют задачи по всему городу.
- Иницилируем изменения в ПДД для СИМ (средства индивидуальной мобильности), и следим за соблюдением существующих правил.
- Следим за обстановкой на улицах города в Ситуационном центре СИМ и взаимодействуем с ГАИ.
- Проводим образовательные мероприятия.
- Развиваем велоинфраструктуру. Это велополосы, велодорожки, велозоны, велопешеходные дорожки и зоны совмещенного движения.

Whoosh: Кикшеринг – молодая отрасль, которая на данный момент развивается. Продукт сервиса – массовый, его активно используют горожане разных возрастов. В *Whoosh* мы накапливаем, по нашим оценкам, самую взрослую аудиторию; на июнь 2024 года совокупная аудитория сервиса составляла 22,5 млн пользователей (рост на 48% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). Проникновение в городах России составляет в среднем 20–45%; эта цифра зависит от размера парка в городе. В Казани, например, 38% жителей города пользуются нашими самокатами. Востребованность самокатов неоспорима, мы видим это по динамике роста числа поездок.

Важно понимать: люди недовольны не самокатами, а несоблюдением правил во время поездок на самокатах. Таких случаев – меньше 1% от числа поездок, но из-за того, что по ПДД в отсутствие велодорожки самокаты соседствуют с пешеходами, любое, даже незначительное, нарушение не остается незамеченным.

Для снятия напряженности существуют два основных направления, по которым уже ведется деятельность:

- упорядочивание движения и создание инфраструктуры для СИМ;
- работа с ПДД (введение новых правил, усиление контроля, обеспечение неотвратимости наказания).

Постепенно разрабатываются законодательные нормы и правила управления СИМ. Первое регулирование – появление СИМ в ПДД – было в 2023 году. Оно отличается от регулирования велосипедов; например, при отсутствии велодорожки пользователи СИМ должны двигаться преимущественно по тротуару, в то время как велосипедисты – по правому краю проезжей части. Движение СИМ преимущественно совмещено с пешеходными потоками. Главное решение для снятия остроты в этом вопросе – разделение потоков. Мы активно сотрудничаем по вопросам нанесения велополос со столичными властями, реализуем инфраструктурные проекты в регионах. Это постепенный вопрос, который не решится даже за один год, поэтому есть несколько направлений, по которым мы уже работаем.

Инициативы по развитию кикшеринга в России аккумулирует дорожная карта, которую предложил Минтранс: в ней развитие инфраструктуры, развитие регулирования и нормативной базы, учет частных СИМ, контроль соблюдения правил и многое другое².

Пока идет процесс создания среды для СИМ, уже имеется немало инициатив, решающих существующие проблемы. Они включают, например, регулирование скорости движения среди пешеходов: с 2021 года мы внедряем собственную разработку «медленные зоны». Мы знаем, где большое скопление людей, – и на этих участках снижаем скорость самоката автоматически. Мы глобально ограничиваем скорость самокатов до 20–25 км/ч, в зависимости от локальных правил города, что не позволяет человеку двигаться быстрее разрешенной ПДД скорости.

1. Узнать больше о работе самокатов в городе можно по ссылке: https://transport.mos.ru/bicycle/kickscooter_rent.

2. Мнениями отрасль обменивалась на Транспортной неделе: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10985>.

Кикшеринг – технологический продукт, и многое можно сделать при помощи технологий. Так, мы подстраховываем своих пользователей технологиями от неправильного использования СИМ, которые могут приводить к авариям.

- Антитандем. Технология на базе машинного обучения детектирует поездки вдвоем и ссаживает через снижение скорости пассажиров. Результат: 97% продолжают поездку без пассажиров после детекции. Видим тренд на снижение числа детекций – пользователи понимают, что нарушение не останется незамеченным. Уникальная разработка *Whoosh*.
- Технологии проверки возраста. Мы постепенно внедряем различные способы авторизации, позволяющие достоверно установить возраст пользователей. Готовим к запуску механизм на основе ИИ для выявления аккаунтов, предположительно принадлежащих несовершеннолетним. Это позволит нам контролировать возраст пользователей.
- Тест на внимательность перед стартом поездки. Если пользователь не сдал тест – снижаем скорость. Технология против пьяных или очень уставших водителей. Уникальная разработка *Whoosh*.
- Безопасные маршруты – написали уникальный граф навигации, которым прокладываем маршрут не просто для самоката, а в объезд очагов аварийности и т.д., – учитывает уникальные данные, которые есть только у нас. Уникальная разработка *Whoosh*.

Параллельно весь рынок усиленно работает над формированием культуры безопасного вождения СИМ. Люди учат правила управления электросамокатами, свои права и обязанности как участника процесса дорожного движения, учатся ездить уважительно и аккуратно по отношению к другим. Это тоже процесс, который требует времени, но уже приносит результаты – например, в Екатеринбурге аварийность снизилась на 30%³.

Кроме технологий, есть инициативы, которые мы практикуем не первый год для снижения уровня нарушений и аварийности:

Образование

- Донесение правил ПДД через продукт – приложение. Образовательная система из сообщений и онлайн-школы вождения электросамокатов.
- Проведение офлайн-школы вождения: бесплатные открытые площадки по обучению правилам всех желающих.
- Информационные проекты: масштабные кампании на массовых носителях онлайн и офлайн с правилами ПДД – социальная реклама.
- Лекции в вузах и колледжах, организованные сервисом.
- Выпуск обучающих материалов для проведения лекций и уроков для подростков и взрослых⁴.

Контроль и наказание нарушителей

- Совместные рейды с ГИБДД.
- Обработка сообщений о нарушителях по всем доступным каналам. Благодаря тому, что самокат всегда на связи, мы можем отследить любую поездку.
- Обработка сообщений от городских служб, в том числе с городских камер, о нарушениях.
- Команда инспекторов сервиса в городе, которые фиксируют нарушения.
- Штрафные санкции: денежный штраф или блокировка аккаунта в случае выявления нарушения.
- Страхование водителя СИМ и третьего лица, которое могло пострадать, – выплата поможет справиться с последствиями и урегулировать ситуацию.

Хотя лишь 1% от всех пользователей кикшеринга нарушает ПДД, именно этот сегмент вызывает недовольство и раздражение у горожан, случаи с такими пользователями становятся резонансными, попадают в СМИ и соцсети, запоминаются. И по 1% неблагонадежных пользователей судят обо всех пользователях электросамокатов, что, конечно, неправильно.

Идеальный сценарий дальнейшего формирования положительного отношения к самокатам в обществе – работа с нарушениями и нарушителями, создание инфраструктуры для поездок (чтобы потоки движения пешеходов, электросамокатов и машин были разведены), дальнейшая работа по формированию культуры вождения (школы вождения, социальная реклама, кампании в соцсетях рассчитаны на то, чтобы как можно больший круг людей узнавал о правилах вождения СИМ, запоминал их, разбирался в причинах и последствиях несоблюдения).

Борисов: Реакция общества закономерна: все новое, за редким исключением, встречает значимую долю негативных оценок, однако со временем, по мере вхождения этих новшеств в повседневную жизнь, ситуация меняется. Большой объем критики наблюдался также и с появлением массового автомобиля, и с приходом в города метрополитенов. Точно можно сказать, что если новые продукт/услуга оказываются удобными,

3. <https://truesharing.ru/news/47595/>.

4. <https://whoosh-bike.ru/education>.

упрощают жизнь для большой и регулярно пополняющейся аудитории, то, скорее всего, они с нами надолго. Переходя к теме СИМ в целом и к электросамокатам в частности, история с негативной реакцией может быть нивелирована как по вышеописанному сценарию (так называемый фактор времени), так и мерами по закреплению (обязательно с последующим информированием) правил по их эксплуатации как в явном, так и в неявном виде. Под явными мерами подразумеваются изменения в ПДД, установление штрафов за неисполнение. К неявным мерам можно отнести введение медленных зон для пользователей электросамокатов сервисами краткосрочной аренды.

Рыжков: На мой взгляд, причина в том, что пользователи СИМ используют тротуары, тем самым мешают пешеходам. Проблема в том, что они не готовы и не могут пользоваться проезжей частью или велодорожками. Первыми – из-за опасности. Вторыми – из-за их отсутствия. Решить проблему можно следующими способами:

- Инфраструктура: развитие велосипедной инфраструктуры (велополос, велодорожек) до уровня создания связанных в масштабе всего города маршрутов.
- Регулирование: снижение разрешенной скорости движения автомобилей до 50 км/ч, отказ от нештрафуемого порога в городах (либо его понижение до 5 км/ч), рост штрафов за превышение скорости водителями автомобилей.
- Инфраструктура: успокоение дорожного движения (изменение ОДД, реконструкция улиц), внедрение зон с ограничением скорости 30 км/ч в городских центрах, как минимум на небольших улицах.
- Тарифная политика СИМ: тарифами можно разделить две группы пользователей СИМ: тех, кто использует их для досуга, и тех, кто использует как транспорт. Можно сделать так, чтобы средний тариф для прогулок был дороже, чем транспортный (например, можно продвигать длительные «проездные» или повышать тариф за первую минуту аренды без «проездного»). В результате будет меньше «прогуливающихся» на СИМ на тротуарах.
- Также думаю, что проблема могла бы уменьшиться, если бы в летнее время в выходные некоторые улицы перекрывались для автомобильного движения. Тем самым было бы постоянное место и время для «выплеска» поездок на электросамокатах. И тогда был бы меньший спрос в другие дни. Российский пример – перекрытие улицы Красная в Краснодаре. Зарубежный – программа *Ciclorecreovia* в Сантьяго (каждое воскресенье с 9 до 14 часов перекрывают более 20 км улиц, которые используют для прогулок и занятий спортом (бег, велосипед, ролики и т. п.)).

Схема перекрытия дорог
в Сантьяго, Республика Чили
Источник: <https://ciclorecreovia.cl>



Климанов: Новые явления довольно часто вызывают споры и разногласия в обществе, особенно в крупных городах. Большинство из них сегодня оказываются не готовы к стремительному повышению количества СИМ на улицах. Это вызвано тем, что электросамокатам не в полной мере подходит как пешеходная, так и автомобильная инфраструктура. Речь как про скорость движения, так и про парковку такого транспорта. При отсутствии правил и регулирования использование электросамокатов превращается в хаос и создает неудобства для всех участников движения. Однако при этом следует отметить, что это происходит в условиях недостатка инфраструктуры для движения такого транспорта.

2. *Вокруг электросамокатов сформировался негативный информационный фон, связанный с большим количеством аварий с их участием. Так ли это на самом деле? Насколько передвижение на самокате повышает риск ДТП? Возможна ли стратегия снижения такой аварийности и что может к этому привести?*

Дептранс и ЦОДД: Для комфортного и безопасного движения СИМ по улицам нужно несколько условий. Во-первых, это развитая инфраструктура для СИМ: велодорожки, велопешеходные дорожки и выделенные полосы для велосипедистов.

Во-вторых, это наличие понятных правил, которые устанавливают приоритетность движения на дороге. Важно, чтобы регулирующие органы следили за соблюдением норм, прописанных в ПДД.

Третий, ключевой компонент – это ответственное вождение СИМ самими пользователями.

На московских СИМ предусмотрены элементы, повышающие безопасность. Самокаты оснащены звуковыми сигналами, фарами и светоотражателями и автоматически снижают скорость на оживленных улицах. Однако если не соблюдать правила безопасного вождения, даже на таком самокате высок риск попасть в ДТП. Важно понимать, что на дороге нельзя терять бдительность.

Нужно быть внимательными, уступать пешеходам, замедляться в толпе, пересекать дорогу спешившись и не выезжать на проезжую часть в местах, где скорость автомобилей превышает 60 км/ч.

Очень важно развивать культуру вождения самокатов: приучать пользователей водить ответственно, бережно обращаться с самокатом и сохранять порядок на городских парковках.

В рамках этой работы в 2022 году мы запустили образовательную программу «Включите режим безопасности»⁵, направленную на обучение пользователей правилам безопасного вождения. Вместе с операторами мы проводим обучающие тренинги и мастер-классы. В этом году продолжаем совместную работу. Кроме того, мы делаем большой акцент на важности информирования всех жителей города о вступивших в силу изменениях в ПДД.

ЦОДД уже несколько лет проводит уроки в школах, обучая правилам безопасного вождения с младших классов. А операторы сервисов регулярно организуют в городе школы безопасного вождения, на практике обучая пользователей водить аккуратно и избегать аварийных ситуаций.

Госавтоинспекция Москвы проводит⁶ рейды и профилактические мероприятия в городе, выявляя нарушения самокатчиков и велосипедистов и рассказывая москвичам, как правильно и безопасно водить СИМ.

Операторы аренды, в свою очередь, ужесточают штрафы за вождение СИМ не по правилам. Так, МТС Юрент проактивно блокирует пользователей в возрасте до 18 лет по номеру телефона. Whoosh определяет возраст владельца путем авторизации через банковские приложения. В Яндекс Go работают специальные сотрудники-«штраферы», которые ежедневно фиксируют нарушения.

Размер штрафа за езду вдвоем и передачу руля детям вырос до 100 тыс. рублей. Камеры ЦОДД фиксируют нарушения и распознают тех, кто не спешивается на пешеходных переходах, ездит на самокатах вдвоем, не использует велополосу при ее наличии и ездит по велополосе против установленного направления движения.

Мы всегда говорим: если вы взяли самокат в аренду, включите безопасный режим и будьте на дороге аккуратными и внимательными. Движение в городе должно быть комфортным и безопасным для всех: пешеходов, автомобилистов и пользователей СИМ.

Whoosh: Судя по отчетам МВД и по нашим данным, самокаты – один из самых безопасных на данный момент видов транспорта. Важно понимать, что аварийность – вероятность аварии – на самокатах не повышается, в некоторых регионах имеет тренд на снижение.

С ростом числа поездок мы видим рост абсолютных чисел по авариям, но он значительно ниже, чем динамика прироста числа совершаемых поездок. Мы работаем над снижением числа нарушений ПДД, что приводит к уменьшению ситуаций, ведущих к авариям и тяжелым травмам.

Вопросы безопасности изначально были заложены в настройки сервиса, и мы развиваем это направление в разных ракурсах. При этом мы сфокусированы не только на безопасности третьих лиц – пешеходов,

5. <https://t.mos.ru/kicksharing>.

6. <https://t.me/mosgibdd77/6064>.

но и на безопасности своих пользователей, так как, по статистике, именно они чаще всего сталкиваются с последствиями.

Отчет МВД за 6 месяцев 2024 года⁷ – 21 погибший:

«Из всех погибших в ДТП с участием СИМ 20 являлись лицами, передвигавшимися на СИМ, один погибший являлся пешеходом, на которого совершило наезд СИМ. Наезд на пешехода совершен на тротуаре после пересечения СИМ проезжей части по пешеходному переходу. Еще в одном ДТП погибший передвигался на моноколесе по дороге с 6 полосами движения, на которой разрешено движение со скоростью до 80 км/ч.

В 7 случаях погибший, передвигавшийся на СИМ, не справился с управлением и допустил опрокидывание. В 14 ДТП произошел наезд ТС на СИМ, из них в 3 случаях наезд совершен при передвижении СИМ по пешеходному переходу (лицо, передвигающееся на СИМ, не спешилось), при этом в одном случае движение осуществлялось на запрещающий сигнал светофора.

В 14 ДТП с погибшими участвующие СИМ являлись личными, в 7 происшествиях – прокатными и принадлежали сервисам краткосрочной аренды, в том числе в случае, когда совершен наезд на пешехода, который впоследствии погиб».

Борисов: Со статистикой все сложнее: МВД фиксирует и публикует (см. отчеты НИЦ БДД РФ) данные о раненых и погибших в ДТП; что касается иных случаев (которых, на мой субъективный взгляд, кратно больше), то достоверной информации по ним практически нет. Говоря о стратегии снижения аварийности, можно привести ряд эффективных, на мой взгляд, мер:

- Медленные зоны для СИМов, предоставляемых кикшеринг-сервисами.
- Мощение пешеходных улиц с высокой интенсивностью движения пешеходов текстурным материалом (мелкая тротуарная плитка), что заставляет пользователя СИМ либо снизить скорость, либо выбрать альтернативный маршрут.
- Взимание высоких штрафов за езду, не соответствующую ПДД.
- Разделение потоков (велополосы, велодорожки).

Климанов: Большое количество новостей о дорожно-транспортных происшествиях с самокатами обусловлено в первую очередь тем, что практически каждый такой случай вызывает резонанс, в то время как аварийность с участием других транспортных средств глобально остается на том же уровне, что и ранее, многократно превосходя количество ДТП с самокатами. На сегодняшний день аварийная ситуация с участием таких транспортных средств является крайне редким явлением. При этом с учетом повышения их популярности в течение ближайших лет следует ожидать сохранения или даже повышения уровня аварийности с участием таких транспортных средств. Это является нормальным явлением, если принять во внимание эффект низкой базы.

Статистически передвижение на самокате не приводит к существенному увеличению шанса ДТП для пешехода, так как доля ДТП с участием пешеходов и электросамокатов в общем числе ДТП с электросамокатами сравнительно невелика. При этом обеспечение безопасности дорожного движения – важнейшая задача, которая должна решаться и в отношении нового транспорта. Это обеспечивается как регулированием, так и инфраструктурными решениями.

3. *В качестве одной из мер снижения недовольства пешеходов и аварийности ТС предлагается разделение потоков пешеходов и самокатчиков и создание, например, выделенных полос для движения самокатов. Как вы считаете, реализуема ли эта мера в масштабах целого крупного города?*

Дептранс и ЦОДД: Мы понимаем, что развитая инфраструктура – первое условие для комфортных и безопасных поездок по городу. Поэтому каждый год Департамент транспорта, Центр организации дорожного движения и операторы аренды развивают инфраструктуру для велосипедов и самокатов.

Например, в 2024 году для комфортных и безопасных поездок мы обустроили инфраструктуру на 92 улицах. Это 12 новых велодорожек; 16 новых постоянных велополос; 9 новых временных велополос; 40 повторных велополос; 8 велопешеходных дорожек; 4 велозоны, где велосипеды могут двигаться по всей ширине проезжей части; и 3 улицы с совмещенным движением, где автомобили движутся со скоростью до 30 км/ч, а велосипеды едут по правому краю проезжей части.

Мы используем разные виды разметки, чтобы сделать движение по велополосам удобнее и безопаснее. Например, добавляем велоразметку на перекрестках, чтобы велосипедисты могли проще ориентироваться и водители были готовы к их движению. Такая разметка, к примеру, есть на пересечении Тверской улицы и Страстного бульвара.

7. <https://media.mvd.ru/files/embed/6836043>.

В будущем мы продолжим создавать безопасную инфраструктуру и обустраивать улицы так, чтобы учитывались интересы всех участников движения.

Whoosh: Постепенно – да. Мы поддерживаем и сами иницилируем инфраструктурные проекты. Видим, что постепенно этот процесс движется. В том числе закрепляется в официальных документах⁸.

У нас есть пример Бульварного кольца в Москве. Сначала там появилась временная велополоса, которая была организована только за счет разметки, без изменения УДС. В течение сезона город изучал статистику, и стало ясно, что это никак не сказалось на снижении пропускной способности автомобилей, а самокатчики с удовольствием ушли с тротуара, поскольку отдельная полоса удобнее и для них. Бульварное кольцо связывает разные районы центра города, и вот так изящно, без глобальных перестроек и финансовых затрат, город получил мощнейшую транспортную артерию для СИМ.

Даже в теории велодорожка не нужна на каждой улице в городе. Важно предоставить возможность комфортного и безопасного проезда по основным направлениям СИМ. Сервисы знают все эти потребности – у нас есть тепловые карты. И поэтому, очевидно, этот вопрос не выглядит нерешаемым.

Борисов: Реализуема. Но не стоит ею увлекаться: весь город велодорожками не покрыть, да и незачем.

Рыжков: Реализуема. Это нужно как минимум в центрах городов, где это вызывает наибольшие трудности. Если нет мест на велоинфраструктуру, то целесообразно снижать разрешенную скорость для автомобилей. Главное – исключить присутствие СИМ на тротуарах.

Климанов: Создание выделенной инфраструктуры для движения велосипедистов, пользователей самокатов не является чем-то новым в городе. Такие меры применяются в большинстве развитых городов. И конечно, на наиболее загруженных участках актуально делать именно выделенную инфраструктуру. Однако в реальности это возможно далеко не во всех случаях. Если это невозможно, то более целесообразно создать такие условия движения автотранспорта, при которых пользователям самокатов будет комфортно передвигаться по краю проезжей части вместо тротуара (что разрешено правилами), не создавая неудобств пешеходам и не опасаясь автотранспорта.

4. *Кто должен выступать инициатором совершенствования правовой базы и стимулирования повышения культуры вождения: городские власти или операторы кикшеринга?*

Дептранс и ЦОДД: В октябре 2023 года Минтранс РФ принял поправки в Правила дорожного движения. Электросамокаты, моноколеса, гироскутеры, сегвеи и другие СИМ получили статус транспортных средств. Теперь люди на электросамокатах и других СИМ больше не считаются пешеходами.

СИМ – это такой же полноценный транспорт, как велосипед или мотоцикл, поэтому водителям необходимо соблюдать новые правила дорожного движения. С 1 марта 2023 года поправки вступили в силу, и пользователи личных СИМ и самокатов сервисов аренды должны соблюдать установленные правила дорожного движения (ПДД).

Департамент транспорта принимал активное участие в разработке принятых поправок. Мы изучили международный опыт использования СИМ, подготовили предложения и совместно с коллегами разработали поправки⁹.

Новые правила нужны для повышения безопасности поездок. Раньше человек на электросамокате считался пешеходом и правила безопасного вождения носили рекомендательный характер. К сожалению, многие ими пренебрегали.

ПДД РФ для СИМ установили приоритетность движения на дороге, ввели ограничение скорости при движении по городу и позволили администрировать средства индивидуальной мобильности.

Whoosh: Думаем, что самое правильное решение – совместная разработка таких проектов. Уже сейчас зачастую операторы кикшеринга выступают как эксперты при подготовке предложений для внедрения новых правовых норм. Они хорошо понимают, как правильно и безопасно использовать электросамокаты, какой должна быть инфраструктура, какой парк самокатов необходим в городе и многое другое. Whoosh, кроме того, делится данными о поездках с городами, советуя наилучшие локации для построения велоинфраструктуры, делится данными о качестве городского воздуха благодаря датчикам на электросамокатах, рекомендует необходимое количество парковок и флота электросамокатов.

8. <https://www.kommersant.ru/doc/6523548>.

9. Подробнее про ПДД можно прочитать здесь: <https://t.mos.ru/kicksharing/safety-rules>.

Таким образом, формирование и совершенствование правовой базы вокруг кикшеринга – это совместная работа законодательных властей и экспертов рынка, в ходе которой создаются нормы, помогающие правительственному развитию кикшеринга и его интеграции в жизнь общества / городскую транспортную систему.

В большинстве городов эта синергия уже налажена. Для городских властей очевидна польза электросамокатов. Организация новых транспортных маршрутов в новых районах городов – процесс гораздо более долгий и затратный в сравнении с появлением инфраструктуры для СИМ. На примере Мурино и Кудрово в Санкт-Петербурге мы видим, что кикшеринг может не просто дополнять работу ОТ, но и в часы пик играть решающую роль.

В России доступность общественного транспорта (близость остановки или станции метро) после появления электросамокатов стала выше на 18%. Самый высокий показатель в Краснодаре – 52%¹⁰.

Борисов: Власти в любом случае будут выступать (и уже выступают) с инициативой. Операторы кикшеринга также неизбежно являются активными участниками данного процесса обсуждения.

Рыжков: Все перечисленные. Но в настоящее время многое зависит от федерального уровня, где два основных участника: Минтранс и МВД. В компетенции последнего регулирование скоростей движения автомобилей (см. ответ на вопрос 1), важная мера.

Климанов: Инициатива совершенствования существующего регулирования лежит в поле ответственности городских властей как государственного регулятора. При этом, безусловно, нельзя лишать операторов кикшеринга возможности внесения собственных предложений. За повышение культуры вождения в текущей регуляторной рамке в большей степени ответственны сервисы кикшеринга, однако уже их заинтересованность может формироваться городским регулятором.

5. *Еще про меры снижения аварийности. Многие говорят о необходимости снижения максимальной разрешенной скорости движения на электросамокате. Сейчас она составляет 25 км/ч. Но если снизить ее слишком сильно, то электросамокат перестанет быть привлекательным видом средства индивидуальной мобильности с точки зрения времени в пути и стоимости поездки. Как вы считаете, есть ли смысл снижать максимальную разрешенную скорость, и если да, то каково компромиссное значение? Следует ли вводить зоны дифференцированной максимальной разрешенной скорости?*

Дептранс и ЦОДД: С июля 2024 года мы проводим эксперимент: временно замедлили самокаты в зоне Третьего транспортного кольца и МКАД. В рамках эксперимента для арендных самокатов на всех улицах в зоне ТТК-МКАД ввели медленную зону со скоростью 20 км/ч. Исключением стали уже существующие медленные зоны, где установлена скорость 5–15 км/ч.

Мы ведем мониторинг аварийности с участием СИМ. Ожидается, что снижение скорости сократит число ДТП в медленной зоне. Мы постоянно взаимодействуем с операторами, чтобы найти оптимальное решение для всех сторон. Безаварийность выгодна не только городу, но и операторам аренды, ведь безопасный транспорт привлекательнее для потенциальных пользователей¹¹.

Whoosh: Регулирование скорости – инструмент, с которым мы сейчас работаем, самокаты замедляются в местах, где высокая скорость может быть критична, это места скопления пешеходов, парковые зоны. Работать с этим инструментом можно, но нужно действовать очень аккуратно, так как эффективность самокатов как транспорта – средства, с помощью которого можно добираться от метро домой, от места работы до дома и т. д., – в том числе зависит от того, как эффективно вы можете это сделать.

Борисов: К снижению порога максимальной разрешенной скорости я отношусь скептически, хотя нужно подождать завершения сезона 2024 года, чтобы оценить пилотные решения кикшеринг-операторов о снижении предельного скоростного порога с 25 км/ч до 20 км/ч. Зоны дифференцированной скорости, наоборот, мной оцениваются как крайне эффективное решение: если на площади Белорусского вокзала днем скорость может быть ограничена 10 км/ч при высокой интенсивности движения пешеходов, то ночью и ранним утром лимиты возвращаются к установленным действующими ПДД значениям.

Рыжков: На мой взгляд, меры регулирования и ограничений в любом случае лучше запретов. Локальные ограничения скоростей и мест движения – вполне адекватные меры. Вместо 25 может быть и 20, это не сильно повлияет на время поездки.

10. В исследовании мы раскрыли то, как именно самокаты улучшают транспортную доступность на примере городов: https://whoosh-bike.ru/transport_research.

11. Больше про медленные зоны можно узнать по ссылке: <https://t.mos.ru/kicksharing/slow-zones>.

Климанов: Безопасная скорость движения определяется не универсально, а с учетом характеристик конкретного участка территории. При условии выделенной инфраструктуры и отсутствия множества точек пересечения с другими транспортными потоками скорость 25 км/ч является разумной для движения без дополнительной защиты на электросамокате. При этом, безусловно, есть участки, где такая скорость является высокой и чрезмерной. Дифференцированная на разных участках максимальная скорость может быть хорошим решением в таком случае, однако отличается и рядом отрицательных свойств: она не всегда технически корректно работает, в некоторых случаях невозможность ускориться для избежания аварийной ситуации может также быть опасной.

- б. *Все говорят про самокаты, но никто не говорит про электровелосипеды, которые предоставляют те же самые операторы. На ваш взгляд, велосипеды настолько же противоречивы, как самокаты, или ситуация с ними проще? Почему велосипедисты не вызывают такого уровня недовольства в обществе?*

Дептранс и ЦОДД: Внимание к самокатам и велосипедам распределяется по-разному, потому что самокатов в городе просто больше. В 2024 году в Москве доступны для аренды 60 тыс. электросамокатов и чуть больше 10 тыс. электровелосипедов.

Чтобы все велосипеды в городе были одного стандарта, мы вместе с научно-исследовательским центром ФГУП НАМИ разработали проект ГОСТа для электровелосипедов. Электровелосипеды и самокаты в сервисе городского проката уже соответствуют параметрам ГОСТа: операторы регулируют скорость, технические характеристики и интегрируют транспорт в установленные медленные зоны.

Проект нужен, чтобы требованиям безопасности соответствовали не только арендные электровелосипеды, но и личный транспорт, а также велосипеды бизнеса, например курьерских служб. Это позволит сделать поездки на электрических велосипедах безопаснее и для самих пользователей, и для всех участников дорожного движения.

Whoosh: Электровелосипеды – еще один вид транспортного средства, который можно арендовать в приложениях операторов кикшеринга. Преимущество велосипедов в том, что это привычный транспорт для многих горожан, знакомый с детства, который не требует дополнительного обучения в управлении.

Начать поездку легко. Чтобы включить мотор, нужно начать крутить педали, далее двигатель поможет приводить колеса в движение. Электродвигатель не выполняет всю работу – сохраняется полезная физическая активность. Однако благодаря двигателю горожане могут тратить на поездку меньше сил, чем на обычном велосипеде. Например, мощность электровелосипеда позволяет комфортно подниматься в горку.

Электровелосипеды *Whoosh* оснащены IoT-модулем собственной разработки. Таким образом, все велосипеды подключены к внутренней системе компании и подчиняются правилам сервиса. Например, могут быть оставлены только на виртуальных парковках. Кроме того, для электровелосипедов действуют медленные зоны и скоростные ограничения. Согласно правилам *Whoosh*, скорость всех устройств системно ограничена: электровелосипеды не могут разогнаться быстрее 25 км/ч.

Удобный городской велосипед *Whoosh* был представлен в сервисе в 2023 году. Поездки на электровелосипедах востребованы: примерно четверть пользователей сервиса *Whoosh* в Москве попробовали или регулярно пользуются велосипедами. Велосипеды с электродвигателем подходят для передвижения на дистанции от 7 км – более длинные, чем на самокате, где средняя дистанция поездки – 3–5 км. За 2023 год пользователи проехали на них 2,8 млн км в пределах столицы. Согласно данным о поездках, время аренды велосипеда на 26–31% дольше, чем у самоката. Помимо этого, ими чаще пользуются для прогулок, о чем свидетельствует значительное увеличение длительности поездок в субботу и воскресенье. В выходные велосипедами пользуются на 22% дольше, чем в будни.

Велосипеды дают возможность тем, кому не подходят электросамокаты, пользоваться шеринговой микромобильностью. Им велосипеды как вид транспорта привычны и знакомы. Аудитория самокатов и велосипедов не сильно пересекается.

Борисов: Противоречий с электровелосипедом как раз больше: если он подходит под статус СИМ, то и передвигаться, согласно ПДД, он может как СИМ, если не подходит – уже попадает под категорию «мопед».

Рыжков: Велосипедов меньше, они сложнее в использовании, тяжелее, скорость ниже. Думаю, скоро прокатных велосипедов просто не будет.

Климанов: С точки зрения негативных эффектов электровелосипеды и электросамокаты обладают одинаковыми свойствами. Вероятно, больший негатив в отношении электросамокатов вызван их большей распространенностью. При этом следует отметить, что если большинство самокатов оперируется сервисами кикшеринга, которые соблюдают требования регулирования, то многие электровелосипеды используются

частными лицами и зачастую не отвечают многим техническим требованиям, в том числе по ограничению скорости.

7. *Ограничение парковок. Нужно ли продолжать ограничивать места для парковки самоката или нет? Не приведет ли это к утрате преимуществ этого вида транспорта и убыткам операторов кикшеринга?*

Дептранс и ЦОДД: Мы видим, что москвичи стали значительно чаще соблюдать порядок на городских парковках. Большинство пользователей перестали бросать самокаты. Большую роль сыграли наши коллеги – операторы аренды. У всех сервисов есть команды скаутов, которые отвечают за поддержание порядка на городских парковках и перемещение самокатов из перегруженных точек в более свободные места. Когда пользователи видят аккуратно выставленные самокаты, они и свой самокат паркуют по правилам.

Парковки устанавливают и город, и операторы. Это совместная работа. Нам важно, чтобы пользователи могли завершить аренду без долгого поиска нужной станции. Поэтому у москвичей есть выбор: пристегнуть самокат к городской велопарковке или оставить его на парковке оператора.

Сейчас в столице уже установлено больше 18 тыс. городских велопарковок. До конца сезона 2024 года планируем установить еще примерно 5 тыс.

Мы непрерывно улучшаем эти объекты. Невостребованные парковки перемещаем в популярные места, а те, что стоят неудобно и мешают проходу пешеходов, переставляем в более удачные точки.

Особое внимание мы уделяем местам притяжения пользователей самокатов. В течение года собираем и анализируем данные поездок на самокатах и велосипедах и устанавливаем парковки в востребованных точках. Вы можете сами проанализировать, когда и где москвичи ездят чаще всего, с помощью сервиса «ПРОдвижение»¹².

С 1 марта 2023 года на базе ЦОДД работает специальный Ситуационный центр СИМ, где вместе с операторами сервисов мы следим за порядком в городе. Сотрудники Ситцентра в режиме реального времени видят обстановку на городских велопарковках, выявляют перегруженные точки и передают запросы скаутам. Операторы аренды быстро реагируют на наши сигналы и забирают самокаты, которые пользователи оставили в неполюженном месте¹³.

Whoosh: Чтобы самокаты выполняли свою главную функцию – транспортную, – нужно, чтобы пользователю было комфортно начать и завершить поездку. Для этого в городе должна быть соблюдена определенная плотность парковок. Тогда человек сможет оставить самокат и дойти до дома/почты/поликлиники, то есть самокат выступит как полноценное средство транспорта, которое доставило горожанина из точки А в точку Б.

С каждым городом мы определяем необходимое количество самокатов, чтобы они выполняли свою функцию, были в достаточном количестве и при этом не захламляли город, и количество парковок, чтобы жителям было комфортно. Так мы работаем во всех городах присутствия. Поэтому ограничение парковок в определенных локациях влияет на качество жизни горожан и удобство их перемещения до нужных точек в городе с помощью микромобильного транспорта. Мы предлагаем гораздо более взвешенную модель работы, которая помогает горожанам, а не лишает их комфорта.

Неаккуратная парковка – это нарушение правил, за которое полагается штраф. Это вопрос культуры вождения. При помощи информирования, контроля и штрафов мы эту культуру формируем. Плюс есть практика разметки для парковок – они визуально ограничивают место стоянки самокатов, и даже если вы спешите или не ориентируетесь в новом для себя месте, парковка поможет вам поставить самокат так, чтобы никому не мешать. Во многих регионах мы делаем разметку самостоятельно по согласованию с городом либо объединив усилия с другими операторами¹⁴.

Борисов: Ограничивать не нужно, необходимо грамотно их планировать.

Рыжков: У каждого города/района должна быть своя позиция. Обычно ограничения вводят в наиболее «центральных» местах, где интенсивное пешеходное движение. Это обосновано.

Климанов: Парковки для самокатов также являются значимым негативным эффектом в условиях отсутствия изначально пространственно предусмотренных для этого мест в городе. Однако возможность бесконтрольно оставлять самокаты в любом месте как раз и является поводом для наиболее негативной реакции.

12. <https://prodvizhenie.mos.ru/>.

13. Про правила парковки: <https://t.mos.ru/kicksharing/parking-rules>.

Про эвакуацию: <https://parking.mos.ru/evacuation/evakuatsiya-sim/>.

14. Вот как это выглядит: <https://t.me/whooshbike/510>.

Достаточная плотность городских парковок для самокатов позволяет обеспечить баланс преимуществ такого транспорта с комфортом всех жителей города, передвигающихся разными способами.

8. *Как электросамокаты интегрируются с другими видами транспорта? Очевидно, возникают некоторые проблемы: скопления оставленных в местах пересадок самокатов препятствуют движению пешеходов. Каковы существующие практики разрешения таких затруднений?*

Дептранс и ЦОДД: Электросамокаты – это транспорт «последней мили». Автобус или метро вряд ли доведет вас до двери офиса или до подъезда дома. Даже личный автомобиль не всегда на это способен. Ту часть пути, которую вам придется пройти самостоятельно, принято называть «последней милей». Для преодоления этого расстояния пригодится транспорт, который будет удобным и портативным и сможет подъехать ближе к нужному вам месту. На помощь в этом случае как раз приходят СИМ.

Электросамокаты и велосипеды часто используются при построении мультимодальных маршрутов – как раз как транспорт «последней мили». Как самостоятельный вид транспорта самокаты чаще используются при перемещении на небольшие расстояния.

Развитие новой мобильности – главный тренд последних лет. Многие перешли на удаленный формат работы, меняются сценарии поведения жителей больших городов. Все необходимое находится в 15-минутной доступности. Самокаты прекрасно закрывают потребность в поездках на короткие дистанции. Этот тренд важно учитывать при планировании в городе новой застройки и инфраструктуры.

Кроме того, с начала пандемии наблюдается стойкий тренд на рост курьерских сервисов, а курьеры часто ездят на самокатах и велосипедах. В ближайшем будущем этот тренд будет только расти. Для жизни в большом городе всё меньше будет необходим личный автомобиль. К тому же для подрастающего поколения самокат уже сейчас не что-то новое и непривычное, а вполне понятный и знакомый вид транспорта. В будущем самокаты будут ещё больше интегрированы в транспортную систему города.

Whoosh: Самокаты дополняют общественный транспорт. Мы видим, что у пользователей сервиса много «смежных» поездок – это случаи, когда сначала человек, например, едет на метро или автобусе, а потом на самокате. Самокаты отлично дополняют и развивают систему городского транспорта, поскольку они мобильны, удобны, с ними человек может проложить полностью индивидуальный маршрут, не зависящий от расписания или пробок: например, по пути от метро к дому заехать в магазин и поставить самокат на паузу, пока совершает покупки.

В каждом городе присутствия сервиса за порядок и правильную работу СИМ «в полях» отвечают полевые команды. Ребята следят за достаточным зарядом самокатов, их чистотой и готовностью к работе. Если видят, что устройство сломано, есть проблемы с внешним видом (оторвался номер, например) и т. д. – самокат забирают на ремонт в сервисный центр. Кроме того, даже если внешне все в порядке – каждый самокат проходит обязательное ТО раз в две недели или по определенному пробегу. Это требование сервиса обеспечивает исправные, чистые, готовые к поездкам самокаты на парковках в то время, когда они нужны людям как транспорт, чтобы добраться из пункта А в пункт Б.

Самокаты размещены на городских парковках. Таких точек в городе много, мы следим за тем, чтобы они находились в пешей доступности в любом районе, так, где они нужны. Полевые команды анализируют спрос на самокаты, который может быть разным в зависимости от дня недели или времени суток. Например, около метро и больших бизнес-центров спрос стабильно высокий в часы пик, когда людям нужно добраться от и до работы, а значит, там в это время нужно большое количество самокатов. Специальные люди – ребалансеры – следят за спросом и переставляют самокаты на те парковки, где они наиболее востребованы на текущий момент. Самокаты – транспорт. И должны быть так же доступны для поездок пользователям. Пользователи должны быть уверены, что найдут заряженный самокат на ближайшей парковке, так же как уверены, что смогут доехать на метро или автобусе по расписанию. Для этого команды работают, постоянно переставляя самокаты с парковки на парковку, следя за их количеством. Кроме того, они следят, чтобы парковки не были перегружены и чтобы самокаты не мешали пешеходам и другим участникам дорожного движения.

Если вы видите беспорядок или чрезмерное скопление самокатов на парковке – пишите нам в поддержку в приложении, по почте support@whoosh.bike или в соцсетях. Мы оперативно наводим порядок на парковках в случае их внезапного «захламления»¹⁵.

Борисов: Не сталкивался с такими скоплениями СИМ, которые мешают мне как пешеходу. При этом необходимо пресекать хаотизацию путем однозначного закрепления зон парковки – но это есть и сейчас, просто легкомыслие и эгоизм пользователей в совокупности со сбоями в определении локации электросамока-

15. Примеры:

Пост о захламлении парковки в Жулебино: <https://t.me/govoritzhulebino/31935>.

Оперативная реакция полевой команды сервиса: самокаты убрали, навели порядок на улице: <https://t.me/govoritzhulebino/31941>.

та иногда приводят к нагромождению СИМ-кикшеринга у объектов высокого спроса (метро, торговые центры).

Рыжков: Я не вижу на практике такой проблемы. Все парковки обычно более-менее упорядочены, не мешают.

Климанов: Уже проведенные исследования показывают, что электросамокаты хорошо интегрируются с общественным транспортом в городе. Однако, действительно, на пересадочных узлах их часто скапливается довольно много. Это возможно решить путем организации парковок большего объема, а также перемещения их операторами в другие точки города.

9. *Как взрывной рост микромобильности на самокатах повлиял на размещение бизнеса в городе? Какие новые типы размещения появились в связи с этим?*

Дептранс и ЦОДД: Транспортный комплекс не анализирует, как развитие транспорта влияет на развитие бизнеса.

Однако мы стремимся обеспечивать безопасность функционирования бизнеса. Например, устанавливаем велопарковки у крупных дарксторов для курьерских служб доставки и у бизнес-центров.

Whoosh: Для комфортной жизни в городе в идеальном сценарии все необходимое должно быть на расстоянии 15 минут пути. Самокат расширяет этот ареал в 3–4 раза по сравнению с пешим ходом. То есть увеличивает зону размещения объектов бизнеса рядом с транспортными хабами или центрами жилых кварталов. Наша задача – обеспечивать присутствие заряженного и исправного самоката, согласно этим потребностям горожан.

С самого начала операторы кикшеринга в России работали по системе парковок – арендовать и завершить аренду электросамокатов можно только на специальных точках, отмеченных в приложении. Это помогает содержать улицы в порядке и использовать рост парка самокатов как дополнительные возможности для пользователей, а не для «захламления» города.

Мы находимся в диалоге с властями в каждом городе. Совместно с городами на основании соглашений или постановлений определяем, сколько самокатов достаточно, чтобы кикшеринг функционировал как транспорт, сколько парковок нужно и где их размещать, на основании данных о поездках сервиса советуем, где лучше строить велодорожки, и т. д. В этой работе очень важно сохранять такую плотность парковок, которая позволит кикшерингу работать как транспорт: пользователю важно быть уверенным, что самокаты будут в нужном месте и в нужном количестве, чтобы добраться из точки А в точку Б.

Как правило, выбираем наиболее удобный и подходящий для локальных властей механизм формализации (оформления сотрудничества города с кикшерингом). Исторически в сотрудничестве с администрациями мы используем соглашения и муниципальные постановления.

Работа с местными властями поддерживается на федеральном уровне. Минтранс, например, разрабатывает федеральное регулирование, которое позволит интегрировать СИМ в городскую инфраструктуру по принципам, аналогичным другим транспортным средствам (введет единые знаки и разметку для СИМ), что станет еще одним шагом по интеграции микромобильности в систему городского транспорта.

Помимо этого, существует дорожная карта¹⁶ по развитию кикшеринга в России, созданная Минтрансом и утвержденная вице-премьером РФ Маратом Хуснуллиным в 2022 году. Она подчеркивает, что города должны способствовать правильному развитию кикшеринга в регионах и формировать для него нужную инфраструктуру: парковки и велодорожки. Многие города перенимают эту практику: такие же дорожные карты о развитии кикшеринга подписаны в Воронеже и Барнауле.

Борисов: На мой взгляд, никак не повлиял. По крайней мере, пока.

Климанов: Возможность широкого использования микромобильности увеличила территорию, доступную жителям за фиксированное время. В этом смысле микромобильность скорее стимулирует развитие территорий, находящихся в большей удаленности от станций метрополитена и мест массового проживания. При этом, безусловно, создаются и другие эффекты, однако говорить об их реализации всего за несколько лет пока не приходится.

10. *Как взрывной рост микромобильности повлиял на городское планирование в широком смысле? Изменились ли подходы к планировке парков, жилых и деловых кварталов в связи с этим?*

16. <https://kccs.ru/docs2022/20220202.pdf>.

Дептранс и ЦОДД: Транспортный комплекс и операторы аренды принимают совместные решения по совершенствованию инфраструктуры в городе. Мы вместе выявляем точки, где нужны дополнительные велопарковки. Определяем, где происходит больше всего столкновений и нужно ввести медленную зону, а где, напротив, движение спокойное и можно ехать свободно. В будущем на основе этих данных мы научимся строить наиболее безопасные и удобные для СИМ маршруты и советовать их пользователям.

Новая велоинфраструктура также появляется в рамках программ благоустройства, однако ЦОДД чаще всего проектирует изменения только в рамках конкретных улиц. Помочь понять более широкую картину изменений в городе мог бы комментарий ГАУ «Институт Генплана Москвы».

Whoosh: Транспорт в городах развивается совместно с инфраструктурой. Новые ЖК отличаются широкими тротуарами, общественными пространствами, велодорожками, парковками с конструкциями для СИМ. Самокаты развивают транспортную доступность новых районов. Застройщики учитывают влияние кикшеринга и создают благоприятную среду для поездок и досуга.

Пользователям интересны не только транспортные сценарии, но и прогулки на самокатах. К примеру, недавно «Самолет» выпустил «Авторские маршруты» – проект, который собрал более 50 точек досуга вне центра Москвы и Питера. *Whoosh* выступил партнером «маршрутов», интегрировал в приложение подборки и разместил специальные парковки с бонусами для поездок.

Подытожим, на что влияет кикшеринг:

- Инфраструктура. Городское планирование учитывает популярность СИМ. Новые жилые кварталы имеют необходимую инфраструктуру и безбарьерную среду.
- Мобильность. Кикшеринг – связующее звено бесшовных поездок. Самокаты развивают связанность районов, улучшают транспортную доступность.
- Досуг и туризм. СИМ – больше, чем транспорт. Самокаты и электровелосипеды выбирают для заезда в веломарафонах, прогулок в парке, знакомства с районами и новыми городами.

Борисов: Стали серьезнее относиться к теме обустройства велополос и велодорожек.

Рыжков: Если оно еще не поменялось, то должно поменяться. В первую очередь это касается улиц. К сожалению, игнорирование идеи о необходимости велоинфраструктуры 10 лет назад и привело к тому, что взрывной рост СИМ (прежде всего от служб доставки и компаний кикшеринга) пришелся на неподготовленные города. Нужно как можно быстрее адаптировать улицы (см. п. 1).

В части застройки целесообразны места для парковок. В жилых домах возможны крытые парковки с рядами.

В парках я бы сказал, что запреты наиболее обоснованы (если мы рассматриваем электросамокаты как способ поездок, а не прогулок).

Климанов: Первым и наиболее заметным эффектом можно назвать распространение в проектах велоинфраструктуры. Реализацию других эффектов скорее следует ожидать на более длительном горизонте планирования.

11. *Париж и Мельбурн запретили электросамокаты полностью. Насколько это возможно или желательно в России?*

Дептранс и ЦОДД: Сейчас у всех на слуху ситуация с самокатами во Франции. Парижские операторы *Lime*, *Tier* и *Dott* (перед тем, как их закрыли) в общей сложности сдавали в краткосрочную аренду 15 тыс. самокатов.

Похожая история была в Лондоне, где долгое время были запрещены электросамокаты, а затем, в качестве пилота, власти города разрешили движение на арендных самокатах в нескольких районах города.

Перед закрытием операторы в Париже начинали приводить сервис в порядок и устранять замечания города. Так, *Lime* и *Dott* начали регистрировать номерные знаки, что позволяет быстрее найти клиентов в случае совершения правонарушения – например, при езде по тротуарам или вдвоем на одном самокате.

На примере Парижа мы видим, как важно, чтобы транспорт был не только востребованным, но и регулируемым, а значит, безопасным.

В Москве на самокатах сервиса уже есть номерные знаки, причем в 2024 году номера стали укрупненными. Операторы работают с соблюдением всех требований по договору оферты, а с 1 марта 2023 года для СИМ вступили в силу новые правила дорожного движения.

В Москве подход к развитию сервиса в городе изначально отличается от истории становления сервиса в Париже. С первого дня работы сервиса Дептранс Москвы ввел обязательное требование к операторам – оборудовать самокаты гибким замком, чтобы по завершении поездки пользователи могли пристегивать самокаты к велопарковкам. Это правило позволило избежать ситуации, с которой столкнулись многие города, когда самокаты бросали где попало посреди улиц – так, что они мешали проходу пешеходов.

Во-вторых, Москва – один из первых городов мира, где введено большое число медленных зон. Это участки в парках, скверах и на оживленных улицах, где скорость движения самокатов ограничивается до 5–15 км/ч. Сейчас в Москве 350 таких зон, 50 из которых находятся на территории жилых кварталов. Уже не первый год мы фиксируем снижение аварийности на участках, где были введены медленные зоны, и заметное снижение числа обращений жителей, связанных с быстрой ездой на самокатах.

В-третьих, у всех сервисов есть команды техников, которые отвечают за поддержание порядка на городских парковках и своевременную подзарядку самокатов. Сегодня в городе работает более 2000 выездных специалистов сервисов.

Кроме того, чтобы повысить безопасность движения на СИМ в городе, 1 марта 2023 года мы открыли на базе ЦОДД специальный Ситуационный центр СИМ, где вместе с операторами сервисов следим за порядком в городе.

Работают специальные камеры, которые в режиме реального времени фиксируют нарушения при движении на СИМ. К таким нарушениям относятся движение не по велополосе, движение во встречном направлении, неспешивание при переходе дороги и езда на одном самокате вдвоем. Сейчас, в сентябре 2024 года, таких камер в городе более 100.

Данные о нарушениях мы передаем в Госавтоинспекцию и операторам проката. В дальнейшем планируем увеличивать число таких камер в городе.

Вопрос безопасности и комфорта жителей на улицах города – это наш безусловный приоритет.

Whoosh: Зарубежные кикшеринги работают несколько иначе, чем мы: например, разрешают парковать самокаты где угодно. Из-за этого они часто оказываются посреди тротуара, на автомобильной парковке и в других местах, где мешают горожанам. По этой же причине рождаются «свалки» – самокаты ставят вплотную друг к другу, их неудобно обходить или объезжать, а иногда они падают. В России такая система парковки не встречается. Мы решили вопрос с парковками технологично: самокаты можно оставить только в специально отведенных местах, обозначенных в приложении буквой Р. На некоторых есть стационарные конструкции, благодаря которым можно закрепить замок (если он есть), на других – разметка на асфальте, а другие парковочные места полностью виртуальные (обозначены только на карте). Благодаря умным технологиям мы понимаем, сколько парковок потребуется в каждом районе и насколько они будут загружены. Наша команда скаутов каждый день следит за порядком на парковках. А еще мы учим пользователей сервиса парковать самокат так, чтобы он не мешал другим участникам движения.

Развитие микромобильности в России не идет по этому пути. Здесь есть синергия и регулирование: ПДД, соглашения с городами, Дорожная карта правительства и региональные/муниципальные планы мероприятий. Государство своими действиями показывает, что понимает пользу самокатов, и способствует дальнейшей их интеграции в комфортную жизнь городов. Сервисы, в свою очередь, понимают и собственную ответственность, поэтому не ограничиваются существующими правилами и требованиями, но работают на перспективу, активно привлекая новые технологии.

Мэр Парижа Анн Идальго с 1 сентября 2023 года в столице Франции запретила аренду электросамокатов. Ранее в городе прошел референдум, в ходе которого 90% участников проголосовали за то, чтобы полностью прекратить деятельность кикшерингов. В голосовании приняли участие 103 тыс. человек из 1,3 млн парижан, зарегистрированных в качестве избирателей. При этом, как отметила газета *Le Parisien*, референдум носил консультативный характер – итоговое решение все равно принимала городская мэрия. Для сравнения: в опросе в телеграм-канале Вячеслава Володина, Председателя Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации (https://t.me/vv_volodin/857), приняли участие 350 тыс. человек, из которых 41% были против запрета СИМ.

Борисов: Это не совсем так. В Париже и Мельбурне запрещена деятельность кикшеринг-сервисов. Частные СИМ, насколько мне известно, не запрещены.

Рыжков: У СИМ есть явная ниша в обеспечении мобильности. Запрещать это нецелесообразно исходя из интересов улучшения мобильности и создания альтернативных способов передвижений.

Климанов: В этих городах фактически был пропущен момент необходимости введения регулирования, когда количество самокатов уже создает критичные сложности. В крупных городах России вопросы регулирования такого транспорта поднимаются с довольно ранних этапов развития сервисов, что позволяет говорить о перспективах успешной интеграции этого транспорта в городские системы без рисков запрета.

Вопросы подготовил
Александр Волошок, аспирант, Институт географии Российской академии наук (ИГ РАН)