СПРАВКА
ЗА ОТРАЗЯВАНЕ НА ПОСТЪПИЛИ СТАНОВИЩА
от обществено обсъждане 10.11.2025 г.-10.12.2025
https://www.strategy.bg/bg/public-consultations/11882

Институция/ организация	Бележка/предложение	Начин на отразяване	Мотиви за начина на отразяване
Българска асоциация за електро-мобилност	Изразявам нашата принципна подкрепа за усилията на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ за актуализиране на стратегическата рамка с цел намаляване на пътния травматизъм. Ние споделяме визията „Нулева смъртност“ и вярваме, че безопасността е споделена отговорност. След обстоен преглед на пакета основни документи, по-специално в частите, касаещи микромобилността и индивидуалните електрически превозни средства (ИЕПС), представяме следното становище: 1. Микромобилността като решение, а не само като риск В представения проект прави впечатление, че електрическите тротинетки и велосипеди се разглеждат предимно през призмата на генерирания риск в споделените пространства. БАЕМ настоява в Стратегията да залегне и разбирането, че ИЕПС са ключов елемент от модерната градска мобилност. Всяка тротинетка на пътя е един автомобил по-малко, което означава по-малко задръствания и по-чист въздух. Стратегията не бива да води до рестрикции, които да обезсмислят този вид транспорт, превръщайки го в неудобен или недостъпен. 2. Инфраструктурата като основен приоритет Основният конфликт, идентифициран в документа – този между пешеходци и водачи на ИЕПС – е пряк резултат от липсата на свързана и безопасна велосипедна инфраструктура. • Нашата препоръка: Стратегията трябва да постави ясен, измерим приоритет върху изграждането на отделени велоалеи, а не просто върху "контрола" на водачите.	Приема се по принцип (точки 1 и 2).	В Стратегията са разгледани съществуващи рискове, свързани с начина на ползване на ИЕПС и велосипеди, както и свързаните с тях неблагоприятни последствия по отношение на статистиката за пътнотранспортните произшествия и свързания с тях травматизъм. В текста не се съдържат твърдения, нито косвени референции към теза, че този вид микромобилност е неблагоприятен сам по себе си, а единствено се коментира поведението на участници в движението, ползващи ИЕПС и велосипеди. В този смисъл считаме, че Стратегията не

	Принуждаването на ИЕПС да се движат по пътното платно (сред автомобили с 50+ км/ч) или нелегално по тротоарите, е системен проблем, който не се решава само с глоби.		поставя рестрикции, а обективно отчита и представя съществуващи проблеми, които следва да се адресират подходящо. Използваме случая да поясним, че в общинските годишни план-програми по БДП ДАБДП насърчава всячески развитието на съвременна безопасна и екологична градска мобилност, в т.ч. изпълнение на комплекс от мерки за развитие на подходяща инфраструктура за защита на уязвимите участници в движението, въвеждане на алтернативни (по-безопасни и по-екологични) начини на придвижване, както и разработване от общините на единни концепция за устойчива градска мобилност (Планове за устойчива градска мобилност). Също така, качеството на велосипедната инфраструктура е предмет на изричен анализ от страна на ДАБДП в процеса на събиране на данните от общините за състоянието на пътната инфраструктура.
	3. Диференциран подход към куриерските услуги Приветстваме факта, че в мотивите коректно е отбелязан специфичният риск, генериран от сектора на доставките (куриерите). • Нашата позиция: БАЕМ категорично възразява срещу колективната отговорност. Поведението на търговските	Приема се за сведение (точки 3 и 4).	Стратегията предвижда работа с работодателите – приоритет 2.4: БДП като социална отговорност чрез политики и практики. Конкретни мерки в тази насока ще се реализират в рамките на

	водачи, гонещи срокове за доставка, не бива да бъде повод за налагане на драконовски мерки (като задължителни каски за всички пълнолетни, регистрационни табели или забрани за движение) върху обикновените граждани, използващи ИЕПС за придвижване до работа. • Предложение: Предлагаме Стратегията да предвиди мерки за работа с работодателите на платформите за доставка – въвеждане на вътрешен контрол, идентификация на търговските водачи и специализирано обучение, без това да тежи на масовия потребител. 4. Образование и култура Съгласни сме с констатацията за нуждата от промяна в поведението. БАЕМ е готова да партнира активно в информационни кампании. Ние подкрепяме спазването на ограничението от 25 км/ч, което е европейски стандарт, и считаме, че контролът трябва да е насочен към модифицираните мощни тротинетки, а не към стандартните модели. В заключение: Актуализираната стратегия трябва да балансира между безопасността и насърчаването на екологичния транспорт. Нека не превръщаме безопасността в пречка за мобилността, а да ги развиваме заедно чрез инфраструктура и ясни правила за споделеното пространство.		годишните оперативни планове за действие. В проекта на Оперативен план за действие за 2026 г. е предвидена мярка 8 Провеждане на инициативи по БДП за социална отговорност. Следва да се има предвид, че регистрацията на ИЕПС е насочена именно към създаване на възможности за по-ефективен контрол. Без регистрация контролът не е възможен, както и разграничението между модифицирани и стандартни ИЕПС.