

Заключение о результатах публичных слушаний
по проекту решения Красноярского городского Совета депутатов «О внесении
изменений в решение Красноярского городского Совета депутатов от 25.06.2013
№ В-378 «Об утверждении Правил благоустройства территории города
Красноярска»

25 августа 2025 г.

г. Красноярск

Заклучение о результатах публичных слушаний подготовлено на основании протокола публичных слушаний от 21.08.2025 по проекту решения Красноярского городского Совета депутатов «О внесении изменений в решение Красноярского городского Совета депутатов от 25.06.2013 № В-378 «Об утверждении Правил благоустройства территории города Красноярска» (далее – Проект решения).

В публичных слушаниях приняли участие 29 участников публичных слушаний.

В период проведения публичных слушаний гражданами, являющимися участниками публичных слушаний и постоянно проживающими на территории, в пределах которой проводятся публичные слушания, были внесены следующие предложения и замечания:

№ п/п	Фамилия, имя, отчество гражданина	Содержание предложения (замечания)* *Примечание: орфография и пунктуация авторов сохранены.
1	Пахомчик Лидия Евгеньевна	Удобно с места. Я считаю, что эти все правила работать не будут если они будут где-то процента на 3, потому что уже много говорилось и в 24-ом и 23-ем начинали году говорить, и все это в жизни не действует. В газете «Городские новости» я прочитала, это было, наверное, 24-го, ну год назад где-то, что самокаты являются транспортным средством. Там было какое-то постановление, решение, но я, конечно, не запомнила. Так почему транспортное средство по пешеходным тротуарам ездит. Я хочу, и чтобы люди ходили по тротуарам, они предназначены для людей пешеходные тротуары. Как говорится, я не против самокатов, пожалуйста, их куда-то определяйте, но по пешеходным тротуарам они не должны ездить. Еще какие-то появились типы мотоциклов, то ли велосипед, то ли мотоцикл, но он автоматически ездит, он то же самое, что и самокат. Почему я не имею права, как раньше, ходить по тротуару спокойно? Ведь ты идёшь с напряжением, и так и думаешь, что сзади кто-то в тебя въедет. Пожалуйста, не записывайте мне вот эту фразу обидную, которую я переживаю до сих пор. Это было весной, я иду по улице Ладо, и навстречу едут. Парень за рулем и сзади девушка. И этот парень ей кричит на ходу. О,

		здорово! А, нет, не здорово. Клево было бы, если бы мы наехали на эту бабу. Представляете, каково это? Они люди, вот как говорила Наталья Сергеевна, что они тоже люди. А мы не люди, нас можно оскорблять, и на нас можно наезжать. Почему я не могу ходить спокойно по тротуару, пешеходному тротуару? Я за то, чтобы люди могли спокойно ходить, как раньше, по пешеходным тротуарам. А самокатчиков и этих всяких мотоциклов, велосипедов, для них существуют определенные дорожки.
2	Астамиров Рамзан Серафимович	Я считаю, что не нужно запрещать людям ездить на электросамокатах пусть катаются, но не нарушают при этом права пешеходов, т.е. простых жителей Красноярского края или жителей города Красноярска. Для катания на самокатах должны быть специально отведенные для этого места и дорожки вдоль тротуара. Но если посмотреть пример наших дружеских стран, наших братьев Республика Беларусь, практика там имеется, там порядок. Но, знаете, вот мы... Это хорошо, что наши депутаты... Спасибо вам большое, что все-таки подняли эту тему, поскольку, знаете, вот я, мои родители, мы тоже возмущаемся, потому что они с бешеной скоростью ездят, не услышишь...Ну...Ну...Просто...С бешеной скоростью, сам боюсь, сам боюсь попасть в аварию. Ну, конечно, в отношении самокатов об общественном транспорте тоже можно сказать, потому что ездил автобус раньше 81-ый, был нормальный маршрут нам было удобно, ездили до ж/д вокзала, все сейчас изменили, как-то экскурсионный, и это вообще я думаю, что это неправильно, надо вернуть тот маршрут, который раньше ходил. Насчет Красноярского Метротрамвая. Знаете, это моя мечта. Я один хочу прокатиться в первом вагоне, потому что через три года, вы знаете, моему, нашему любимому городу Красноярску будет 400 лет, а я патриот, я люблю, правда, честно, мой любимый город, свой край, свой район, потому что я уже 27 лет здесь живу, это моя мечта прокатиться в первом вагоне, первым пассажиром, потому что я уже родителям про это говорю, и в честь этого года, знаете, я буду заканчивать свой университет, мне исполнится уже 30 лет, еще и диплом, будет тройной праздник. Это тоже социальная проблема, потому что касается нас простых пешеходов, надо ставить на первое место жителя, на первое место нужно ставить

		человека. Я не оставляю свои интересы, я ни в коем случае, я на первое место ставлю человека, потому что это социальная проблема, и нужно с этим решать, это много, о чем говорит. Перед вами, возможно, будущее лицо города Красноярска, будущий мэр, и, прежде всего, моя очередная задача сделать так, чтобы город Красноярск стал лучшим, чтобы отсюда не уезжала молодежь, потому что когда ребята уезжают в Москву, в Питер, в Казань, это минус для Красноярска, надо возвращать молодежь. Разделить потоки пешеходов и самокатов.
3	Еремеев Роман Николаевич	Суть простая. Все правильно сказали предыдущие, я их поддерживаю, может, что-то добавлю. 200 лет велосипеду, 100 лет велосипед в Красноярске, у нас до сих пор нету ни велосипедных дорожек в Красноярске, ну за исключением прогулочных вариантов. То же самое появились средства индивидуальной мобилизации, у нас народ бьется со страшной силой, сейчас пока что больше нет велосипедов и так далее, поэтому прям взяли с моего языка, то есть такое понятие градостроительная норма, вы прекрасно как чиновники знаете, вот здесь мы находимся в центре бюрократизма, хорошее понимание слова, поэтому нужно работать по вашим правилам, то есть такая бюрократическая норма, градостроительная норма, давайте внесём туда. Чтобы условно говоря, все наши улицы, так сказали предыдущие, имели полосы для средств индивидуальной мобильности. Но единственное, я бы их разбил на две полосы. Это, кстати, в действительности есть. Я в свое время достаточно часто бывал в Мюнхене. Там эти две полосы стоят. Там есть велосипедная полоса и средства индивидуальной мобильности, которые идут с приводом принудительным, механическим, неручным соответственно. Кто был в Тель-Авиве, тоже такое видел. Там это распространено. То есть, две полосы, которые дадут возможность ребятам, девочкам, взрослым двигаться, как они хотят. Мы можем их ограничить. Вы извините, когда у них будут свои полосы индивидуально. Ну что, кто мешает сделать лежачий полицейский для этих средств? Ну, тем самым, да не надо там выдумывать что-то сложное, придумывать какие-то зоны. То есть, соответственно, контролировать будет все очень просто. Будут градостроительные нормы. Только они должны касаться не только вновь построенных дорог,

потому что они у нас вместе строятся, вы знаете, как специалисты, ноль целых шесть десятых, мы не дождемся. Это приблизительно как с ливневой канализацией. Ливневая, да, у нас она распространяется только на новые дороги, а на те, которые сейчас ремонтируются, как и по улице Свердловская. Представляете, сейчас по улице Свердловская отремонтируют, с учетом того, что там должны быть у нас полосы движения для средств мобильности. У нас какой бы поток просто вылез бы из машины, из автобуса и двигался, допустим, с Роева-Ручья, на столбы. Ну, у нас нет, отремонтируют улицу, но ее разобьют, ее за полгода разобьют. Все мы прекрасно понимаем, разобьют ее. Хотя асфальт хороший лежит, но разобьют по причине того, что там нету стока. Ну, так вот, основная задача внести в градостроительные нормы вот это требование, это о наличии на улицах Красноярска просто, как при строительстве, так при реконструкции, модернизации. Вот сейчас, допустим, Карла Маркса улица, у нас с вами там что, тендер прошел, да, денежки выделяются в Новосибирск, а там вообще предусмотрено, чтобы эти были полосы, или опять по пешеходам. Представляете, сколько у нас велосипедистов гибнет, а сколько пешеходов гибнет? Возьмите статистику, кстати, статистика такая в ГАИ ведется, там ужасные цифры, я говорю про Красноярск, просто их как-то сильно не афишируют. Недавно, вот буквально, каждый день у нас там, то ТВК, то еще кто-нибудь рассказывает, что сегодня перелетел кто-то через машину и ударился об заборчик. Поэтому есть градостроительные нормы, которые принимаются у нас здесь на месте, не надо там что-либо по Москве. Вы прекрасно это все знаете, да. Господин Верещагин как-то заикнулся месяц назад о том, что, ну, наверное, надо подумать.

Ну, я не знаю, где-то думает он, не думает, то есть вообще. Ну, извините, может, такой экспромт. У нас муниципальная реформа кулуарно принялась за 2 дня, да, и депутаты приняли, условно говоря, ее за 2 недели. Давайте мы Сергею Александровичу Пономаренко поручим этот вопрос, попросим, да, чтобы он нам это все сделал, да. То есть продвинул, потому что там нужно будет как, там уже же градостроительные нормы разрабатываются, фирма там, надо тендер там устраивать, торги, но это все

можно быстро сделать. Ему нужно поручить, попросить, и он сделает это буквально. Мы, как муниципальная форма, за две недели решим задачу. У нас появятся такие градостроительные нормы. Насколько это правильно? Ну, смотрите, я вот на другом примере. На другом, не знаю, есть ли движение. У нас такая есть градостроительная норма, транспортная доступность для школьников. Ведь кто-то уже ее запихал туда в 45 минут. Она существует. Я два года уже в всю плешь проел депутатом. Не знаю, там, Зак.собрания, гор Совета, вы можете представить, что ребенок должен пройти не более 45 минут, первоклассник, там, времени минут 20 до школы. Если эту норму не поменяем, у нас поэтому проблемы со школами, с садиками как бы и существуют. Потому что в любой стране, так и здесь, соответственно. Мы можем сразу практически на корню это все решить. И вот там нормы, там, по парковке, это все в градостроительных нормах можно запихать. Вот это все про СИМ, что в каких-то там зонах не нужно. Прекрасно. Градостроительные нормы это все сформулируют. Это будет документ, с которым мы будем работать. Там можно ездить с такой скоростью. Там с такой. Я думаю, что даже вопрос скорости немножко упадет на нет, по причине того, что у них будет своя полоса, у тех кто крути педали или отталкивается ногой, у тех у кого электропривод, мотопривод. Часть вопросов останется. Да, да, парковки, вообще не знаю, да, правильно сказал первый выступающий, пешеходная дорожка это для нас, она же тоже нормами определена градостроительной, то есть получается, ну теперь что, будем в эти градостроительные нормы еще и других участников движения запихивать, вот зачем, просто для них тоже выделим, и пускай ребята ездят, взрослые ездят, во-вторых, как бы наконец-то у нас появятся те же велосипедные дорожки и, допустим, дорожки для СИМ Появятся не с точки зрения, как у нас есть на Каче прогулочный вариант, говорят красивый,хороший, не знаю ни разу там не бывал. Говорят на Татышев есть тоже, но это прогулочный вариант. Почему у нас не может достаточно большая масса народу передвигаться с использованием тех же электросамокатов? Говорят, на поперечной улице господин Шаталов запроектировал, не знаю, я не видел этот проект, мы там с ним подискутировали,

		где-то там в апреле месяце, в этом плане, даже не дискутировали, я там сам высказался ему, возможно, это его мысли, не мои, я не буду претендовать на них, но говорят, на поперечных улицах у нас появится, которая сейчас разворотила полгорода, там стройка, да, может быть, давайте просто дадим, пускай как ездят, так ездят, нам не мешать, пешеходам они не будут мешать и водителям. То есть, они будут индивидуально работать, сами с собой, как бы вариться. Мы просто избежим... Только сразу говорю, это не только касательно новых дорог. Это касательно всех дорог, которые, условно говоря, реконструкция, модернизация. Ну, то есть, условно, ладно, она эксплуатируется, сейчас нет. Но начали делать, значит, надо соответственно делать. Ну, чтобы не получилось как с ливневкой, которой просто-напросто в нормативах нет. Поэтому старые дороги, у которых нету ливневок, мы не оборудуем. Возвращаемся про Свердловскую улицу. Вот и все.
4	Зайцев Илья Александрович	Что касается норм, то очевидно, что в федеральной практике внесение изменений именно в правила по благоустройству стояло в том числе и в судебной системе. Это означает, что для нас сейчас возможность ввести понятные правила, идеальные точно нет, но абсолютно понятно, что их нужно попытаться внедрить, их нужно запустить и смотреть, как они будут использоваться. Здесь при этом мне кажется крайне важным, во-первых, все те нормативные акты, которые упоминаются в правилах, порядок эвакуации, порядок выделения места на территории города Красноярска и другие нормы, которые прописаны в правилах, они должны быть, называется, параллельны, потому что в противном случае у нас эти правила действовать не будут. Более того, кажется разумным, что в случае, когда у нас, например, несовершеннолетние системно используют те или иные средства индивидуальной мобильности, такие системные решения могли бы быть основанием для исключения оператора и права аренды муниципальной территории под размещение в, соответственно, пункта аренды СИМ. Что еще важно, и, мне кажется, это требует либо разъяснения в случае вступления, либо уточнения внутри документа - это то, что касается придомовой территории. Пока в правилах установлено, что правила распространяются на всю территорию города

Красноярска, но мы знаем, что у нас есть запросы и вопросы от жителей, которые не понимают, на придомовой территории эти правила будут работать или нет.

Техническое предложение, которое есть в отношении нормы о том, что оператор обязан сдерживать сим в чистоте и обеспечить точный GPS не более одного метра. Есть подозрение, что с учетом технических возможностей, в том числе наших технических систем, точность до одного метра оператор обеспечить не сможет.

И здесь, мне кажется, необходима консультация в том числе с Минцифрой и другими органами для того, чтобы понимать, исполнимая ли эта норма или нет. А так, в целом, абсолютно понятно, что это важный и правильный шаг города, для того, чтобы попытаться найти баланс. Будут ли работать эти правила, всегда можно идти по пути ужесточения. Окажутся слишком жесткими, тогда можно уйти, пойти на этап послаблений. Но то, что тема нуждается в регулировании, для меня абсолютно очевидно, учитывая, что сейчас ни в одном нормативном акте администрации города Красноярска правила для СИМ не урегулированы. Надеяться на, соответственно, соглашение с операторами, как показала практика последних лет, здесь не стоит. Еще отдельный запрос, который существует у жителей, который я получаю уже не как житель, а как депутат, Это то, что касается общегородских территорий. Ярыгинская набережная, Левобережная набережная, остров Татышев, в котором нуждается как раз то, о чем говорили, соблюдение пользователями СИМ разделенных полос, которые там сейчас уже нанесены.

Можно хоть весь город разметить, все улицы, соответственно, этой отдельной полосой, но они как ездили по тротуару, так и будут ездить. Поэтому, хотя бы по тем территориям, где это разделение уже определено, в соблюдении этих правил должно быть зона ответственности оператора. А так, в целом, безусловно, считаю, что правила необходимы в этом виде с учетом уточнений принимать. И надеюсь, что в 26-й год мы уже встретим, что называется, с новыми правилами. Единственное, предложил бы воспользоваться опытом Владивостока, где на уровне нормативного акта

		муниципалитета определяется дата начала и окончания сезона использования средств индивидуальной мобильности, что позволит контролируемо начинать сезон и завершать сезон, избегая в этой ситуации некоторых не очень ответственных операторов, которые в погоне за прибылью отказываются эвакуировать, убирать СИМы в период, когда уже устойчивый минус и когда на дорогах скорость. А так, спасибо.
5	Леонов Павел Олегович	Я коротко скажу. Я могу просто прокомментировать, которые уже были, например, ранее озвучены темы, какой-то такой небольшой комментарий вести. У нас на сегодняшний день, да, вот то, что вы говорили, связано с тем, что переживает. Леонов Павел Олегович, операционный управляющий компании ООО «Вуш» в городе Красноярск. Касаемо пользователей, которые ездят по тротуарам и создают какое-то опасное вождение, на сегодняшний день мы также в том году повысили линейку штрафов для таких повышений. Вот касаемо как раз-таки резкие движения, резкие какие-то маневры, совершенные на тротуаре, которые могут поугать пешеходов. За такую езду на сегодняшний день предусмотрено наказание в виде штрафа в 5000 рублей. На сегодняшний день также есть общественный бот, хороший инструмент, которым может пользоваться все жители города Красноярск. Любой, кто пользуется самокатами, кто не пользуется самокатами. Фотографировать такие нарушения, такую езду, видео снимать и отправлять в чат-бот. Далее, нарушение обязательно достигнет того, кто его совершает, и он будет оштрафован. Линейка штрафов специально поднята на серьезный уровень для того, чтобы бороться с такими нарушениями. Нам очень важно, чтобы культура вождения в городе Красноярске была поднята. Еще важно понимать, что мы участвуем в жизни развития культуры города Красноярск. Очень плотно, мы максимально участвуем во всех социальных проектах, где только возможно проводить. Потому что для города очень важно повышать культуру вождения в городе Красноярск. Проводим очень большое количество всяких школ вождения по городу Красноярск в разных районах, на набережных. Абсолютно это все бесплатно для всех жителей города Красноярск. Как раз там рассказываю про

		правила, как их важно соблюдать, как важно предоставлять приоритет пешеходам, потому что во всех происшествиях, которые на сегодняшний день имеются у нас в городе Красноярске есть нарушения одного из пяти правил. Они на самом деле простые, вроде как банально их повторять, но тем не менее они очень важны, и некоторые люди или пользователи их игнорируют, вследствие чего происходят происшествия, которые мы видим. В этом сезоне по городу Красноярск у нас было заблокировано более 5300 аккаунтов, в которых фиксировалось нарушение. И конкретно выставленных штрафов и оплаченных где-то более 850, не меньше, на самом деле это как раз-таки результат работы общественного чат-бота, которые у нас есть в городе, которые могут на сегодняшний день пользоваться всем тем, кому интересна судьба и культура вождения города Красноярска.
6	Дылгиров Иван Сергеевич	Здравствуйте. Я Дылгиров Иван Сергеевич. Я студент по технической специальности СФУ. И меня, как и многих других красноярцев, волнует достаточно насущная проблема, связанная с такими вот средствами индивидуальной мобильности. Слушая предыдущих докладчиков, на самом деле, я бы даже сам не ожидал, что будут такие моменты, которые окажутся наиболее значимыми. То, что сам по себе самокат, он не несет опасности. Прежде всего, опасность от того, кто им управляет. Если человек, во-первых, безответственный, во-вторых, не знает ПДД в принципе каких-то базовых основ, то это действительно создает опасность для других участников дорожного движения. Про определенные сложности с инфраструктурой для данного способа передвижения по городу. Это все действительно накладывает большие ограничения, и нужно все-таки, да, что-то с этим делать. Поскольку инфраструктурно вносить изменения в существующую застройку, где наиболее интенсивное перемещение, то есть центр города или крупные микрорайоны, потому что уже, грубо говоря, места нет, действительно можно для вновь возводимых участков города вносить определенные изменения. То есть не делать уже как бы по лекалу, которое уже было годами, а действительно создавать новые пространства, достаточно прогрессивные, проводить такой эксперимент и смотреть, работает это или нет. Потому

что это один из способов действительно улучшить город в лучшую сторону. Мне вообще было интересно изначально, есть ли на данном публичном общественном слушании представители специализированного оператора, я рад, что у нас присутствует представитель компании ООО «Вуш», это здорово. Еще вот у нас интересный клиент появился. Я знаю чат-бот, он есть в телеграмме. Через него можно подавать заявки, обращения, что вот, есть определенные нарушения. Парковка неправильная, брошенный самокат, езда вдвоем, если ребенок за рулем. Это все действительно есть, и для меня как человека, который сообщает о нарушениях, мне бы хотелось знать, вот мое обращение было рассмотрено, и что? То есть я не могу быть уверен, что его отклонили в плане, что да, мы приняли сведения, но мы не видим, например, здесь нарушения, или недостаточно данных, чтобы зафиксировать нарушение. То есть обратная связь, к сожалению, да, она недостаточно развита, но это действительно очень прогрессивное решение, потому что, вряд ли у кого-то будет желание обращаться, например, в ГИБДД, что вот я зафиксировал, что человек даже на красный проехал на самокате. Это делать сложно, это занимает много времени, а вот этот чат-бот позволяет оперативно сообщать о нарушениях. Я бы сейчас хотел вернуться уже к своим собственным предложениям, которые я сформировал за неделю. Я ознакомился с проектом, и на мой взгляд, недостаточно вести сами по себе ограничения скорости в определенных зонах. Это получается такой черный список, что вот здесь можно ехать от пяти до двадцати километров в час, ну вот с указанием, и вот в остальных зонах, значит, можно хоть сколько, вот сколько самокат позволяет, в принципе, ну ехать можно, ну и дорогу вот сколько позволяет. Это потенциальная опасность для других участников движения по тротуару. И вспоминаю еще нормы, которые вводились для электровелосипедов, когда их ограничивали по мощности, с которой они могли двигаться. Я как человек, который уже имеет квалификацию инженера, я бы хотел сказать, что это слишком поверхностный взгляд. Мощность же у трактора и суперкара, она может быть одинаковая, но суперкар не утянет за собой, КАМАЗ, не знаю, тяжелый груз. Да и трактор не разгонится выше даже

ста километров в час. И вот здесь такой же момент, что необходимо, чтобы ограничение скорости было каким-то конкретным. Потому что обычные тротуары вдоль улиц, они, по сути, получается, не защищены. То есть это не какое-то общественное место, где люди отдыхают, или центр города. Это может быть его отдаление, и вот пешеходы могут находиться там в опасности. И вот в целом, ограничение до 20 км в час, на мой взгляд, было бы оптимальным. Пешеход движется со скоростью 4-5 километров в час, и, соответственно, превышение в разы электротранспортом было бы уже не таким критичным. Потому что, да, когда у них нет лимита, они могут ехать сколько угодно, а если еще и горка, то есть или дорога узкая, то это опасно. И вот раз я имею возможность что-то сказать для представителя каршеринговой компании, на мой взгляд, не хватает способов контроля своих клиентов, потому что, ну, да, компании действительно могут вводить ограничения, даже просто привязка карты. Карты у подростков, может, еще и нет, но есть карта родителя. И да, я до сих пор вижу, что у ребят лет 12, то есть прямо видно, что катаются. И вот такого контроля нет. Что езда вдвоем не контролируется, это тоже проблемно. Что если есть возможность, а я понимаю, что она есть, реализовать программно-аппаратный комплекс контроля, то есть, например, грубо говоря, чтоб не катались двое, по-моему, в Яндексe такое есть, что есть просто весы в самой платформе, на которую встаешь. То есть, если есть перевес, то уже два человека не поедут. Это как бы самое простое. На самом деле, способов к контролям больше. И как бы да, моя самая главная позиция – не запрещать наглухо. Это плохая практика, потому что она, к сожалению, не дает должного эффекта, потому что, опять-таки, здесь, естественно, заинтересованные лица в виде компаний, которые действительно хотят реализовывать услуги, предоставлять возможность людям перемещаться чуть быстрее, чем пешеходов. Но и баланс тоже нужен. Я посмотрел, что предлагаемые изменения в нормативные документы, они относятся к административному полю, а значит, к нему могут прикладываться соответствующие административные наказания за нарушение. То есть это у нас могут быть просто предупреждения, штрафы, конфискация орудий и предметов

совершения правонарушения. Также есть и лишение права управления таким вот транспортом. И вот дополнительно, чтобы стимулировать компании, содействовать ограничению. Можно накладывать, например, штраф не только на лицо, которое нарушает норму, например, превышает скорость, ездит вдвоем, но и такую же сумму накладывать и на самого оператора. Ну, потому что, как бы, это его транспортное средство, оно ему принадлежит, как-то удалось превысить скорость. И вот, как бы, мне кажется, это помогло бы, во-первых, стимулировать и сами компании, и самих клиентов. И да, вот самый крутой момент, что правонарушения, они осуществляются не самокатом, а тем, кто им управляет. И возможность как раз такого контроля позволит, на мой взгляд, дать большей безопасности всем участникам дорожного движения. Можно еще вопрос к представителю каршеринговой компании? Да. Потому что чтобы понимать, как у вас осуществляется как раз контроль, то есть вам прислали заявку, и что с ней происходит дальше? У вас есть специалисты, которые по фотографии или просто по текстовому описанию просто принимают решение применять ограничения или не применять пользователей? Вот как это устроено? Представитель ООО «Вуш»: «Ранее, в 2024 году, мы добились через Ассоциацию микромобильности, компания, которая находится в Москве, которая собрала по нашим заявкам операторов совместно. И там все игроки решили принять работу чат-бот с общественной картой. Не мы регулируем, не мы устанавливаем правила работы этого общественного чат-бот. Им занимается Ассоциация микромобильности. Это независимая компания, которая выступает посредником среди всей электромобильности. По этому поводу, тут надо к ней обращаться. Выступающий: «То есть, по сути, вы являетесь конечным звеном, то есть, вот эта вот компания, она получает все эти заявки, а вы уже получаете от них какое-то заключение?» Представитель ООО «Вуш»: «Ну, получаем мы все обращения напрямую, то есть, если касается, несмотря какой оператор, то есть, если этот оператор касается нашего ООО «Вуш», то обращение приходит к нам. Далее мы уже рассматриваем, мы в дальнейшем выносим либо блокируем аккаунт, либо предоставляем штраф.

Уведомлять о том, что штраф достигнут, это уже информация, которая, ну, ее предоставлять нет смысла и по закону мы тоже не имеем права.»

Выступающий: «Еще я пока забирался сюда, вот мне пришла в голову мысль. Велосипед изобрели 200 лет назад. И вот здесь у меня тоже появились мысли, что есть такая вещь, как водительское удостоверение. Оно же не просто так появилось. Это документ, который свидетельствует о том, что человек, который будет управлять транспортным средством, обладает должной квалификацией и способен осуществлять, способствовать безопасности дорожного движения. И я, пожалуй, хочу поблагодарить каршеринговые компании за то, что они имеют инициативу с этими школами по обучению желающих как раз освоить навыки безопасного вождения, узнать правила, если они не знают, это действительно важно. Но вот как сама идея, что как раз это будет, наверное, жестко для компании, но в целом это интересная позиция, что как раз вести ограничение, что если человек не прошел какую-то проверку на знание правил и не прошел в одной из таких школ какую-то проверку на само управление транспортным средством, то он и не может воспользоваться арендуемыми средствами индивидуальной мобильности. Потому что, да, вот есть такой момент, что, грубо говоря, ребенок берет в карту родители, или сам родитель позволяет ребенку управлять транспортным средством, хотя для самой системы будет казаться, что это взрослый человек. И как раз-таки дополнительно вот такой вот подъезд, он же не запрещает в целом управлять электросамокатом. То есть это просто проверка, можешь ли ты управлять им действительно. Обладаешь ли ты должными навыками и квалификацией. Вопросов нет. Пожалуйста, можешь использовать свое право. Если нет, пожалуйста, подучись и можешь вставать на самокат. Вот у меня вот такая сейчас идея была. Я вот не знаю, как это реализовать, потому что как идентифицировать человека, который вот пользуется, подключать ли к этому государственные структуры. Потому что авторизация через Госуслуги может оттолкнуть людей, я это тоже понимаю. Но вот как-то не проработать направление с школами – это вот, как по мне, интересная задумка. Это же намного доступнее, чем идти в автошколу, нужно платить за обучение».

7	Мельникова Анастасия Васильевна	Я внимательно послушала всех выступающих и резюмируя услышанное, первоочередная задача это обеспечение с помощью нормативных актов городской администрации отслеживание и автоматическую корректировку СИМ, которые уже находятся в определенных запретных зонах. Второй момент это очень интересная идея прозвучала – использование удостоверение на управление СИМ, которая также решит вопрос систематизации тех, кто пользуется, создаст прозрачность использования этих СИМ. Третья задача, я думаю, это ограничение скорости до 5 км в час, потому что все, что выше, это то, что создает опасность для пешеходов. Я как житель города Красноярска, я как мама маленького ребенка, я понимаю, что когда идешь по двору и мимо тебя с большей скоростью несется СИМ иногда предупреждает звоночком, иногда нет, то понимаешь, что травму может получить кто-то маленький. Ну, и четвертая задача, последняя, самая сложная задача, в силу значительных финансовых затрат это организация мест для проезда на данный мобильный вид транспорта. Ну все, пожалуй, все, что я для себя отметила. Думаю, вот эти четыре момента очень важны для решения систематизации вопросов, касающихся СИМ. Спасибо за внимание.
8	Информационное сообщение на запрос ТК «ТВК» по теме средств индивидуальной мобильности (СИМ)	Считаю, что в Красноярске надо запретить СИМы на тротуарах и авто дорогах города, тк. тротуары очень узкие, заужены в 2010-х годах для расширения автодорог (в связи с увеличением количества автомобилей). В результате этого город лишился многих деревьев. Когда горожане говорят, что необходимо на некоторых тротуарах деревья, наш говорят, что тротуары узкие, деревья сажать негде. А сейчас пешеходов ещё поддавливают к стенам домов СИМы. Все- такие деревья предпочтительнее и необходимы для нашего экологически неблагоприятного города, а для СИМов делать специальные секторы в некоторых парках. И главный аргумент: СИМы это быстрое транспортное средство, но только без отдельных для пешехода дорог, без правил, без контроля (ГАИ). Разве такое может быть!? Это очень опасно для пешеходов! Многие города мира, в т.ч. и нашей стране помостью запретили использование СИМов, или резко ограничили их в целях безопасности своих граждан.

9	Региональная общественная организация «Совет отцов» Красноярского края	Предложение о внесении изменений в Правила благоустройства территории города Красноярска по размещению и правилам передвижения средств индивидуальной мобильности (СИМ) в рамках публичных слушаний по вопросам электросамокатов. По результатам внутренней работы РОО «Совет отцов» Красноярского края по вопросам использования СИМ, вынесено общественное предложение с просьбой убрать (запретить) парковку и проезд прокатных СИМ в местах семейного отдыха горожан, а именно в таких рекреационных зонах, как парки и скверы (Центральный, Космонавтов, Гвардейский, Остров Татышев, Роев ручей, сквер строителей, Гремячая грива, Троя и т.д., набережные г. Красноярска). Считаем, что данные изменения будут способствовать снижению риска травматизма при происшествиях с использованием СИМ, в том числе с участием совершеннолетних. Ответ по данному обращению просим направить на электронную почту sokrsk@mail.ru.
10	Еремеев Роман Николаевич	Внедрить инфраструктуру отдельно для езды на средствах индивидуальной мобильности (СИМ) без электро-бензо привода и отдельно для СИМ оснащённых электро-бензо приводом. Данные полосы должны быть отделены от автомобильного движения тротуаров для пешеходов. Для этого, при проектировании новых дорог и ремонте старых необходимо предусмотреть для вышеуказанных групп СИМ создания отдельных полос движения, а также парковочные места. Появление отдельной инфраструктуры заставят самокатчиков и велосипедистов соблюдать правила движения и уменьшит количество ситуаций, когда СИМ ездят по проезжей части или тротуаром, мешая всем отдельным участникам дорожного движения. Кроме того, пользователи арендной техники перестанут бросать их где попало, в том числе на тротуарах и газонах.
11	Таня Весёлая	Считаю, что эксплуатацию электросамокатов в Красноярске необходимо запретить впредь до создания специальных дорожек для них. Иначе будут жертвы! Количество жертв будет возрастать с каждым годом, как среди пешеходов, так и среди использующих эти непригодные для нашего города средства передвижения. Такой вывод продиктован тем, что те, кто ездит на самокатах никогда не будут

		соблюдать установленные правила. Это уже ясно как Божий День!
12	Шленская Наталья	Добрый день. К огромному сожалению я не видела анонс на слушание против самокатов! В городе нет дорожек для самокатов! Их необходимо просто запретить! В мае прошлого года, на набережной на нас наехал самокат, на котором находились 2 человека! Самокат с пассажирами просто наехал и упал на костяку, в которой был наш 6 месячный ребенок! Все обошлось, отдалась ушибами и испугом. Но это спасибо качественной коляске. Итог. На набережной с тех пор мы больше не были, страх и работа с психологом по сей день, суд который длился почти год. Зачем все это? А сколько поступает людей в больницы на которых наезжают самокаты? Запретите! Также как и в других городах!
13	Victor Chernov	Предлагаю: 1.Если СИМ используется как средство передвижения в населенном пункте то передвигаться на них можно только по проезжей части по выделенным полосам соблюдая ПДД а не по тротуару подвергая опасности пешеходов. 2. Если СИМ используется для отдыха и развлечения то передвигаться на них можно по специальным выделенным огражденным полосам и площадках.
14	Иванов Дмитрий Владимирович	В связи с проведением публичных слушаний по правилам передвижения и размещения электросамокатов в городе Красноярске и приема предложений для учета в подготовке нормативных актов сообщаю следующее. Я и моя семья являемся жителями Центрального района, по ул. Дубровинского, здесь же в пешеходном режиме проходят все основные маршруты – до работы, детского сада, развивающих секций, магазинов, развлечений и др. Семья ведет активный образ жизни, очень много времени проводим на улицах, особенно Центральной набережной, а также улицах исторического центра, причем в разное время суток – утром, в течение дня, вечером. Наблюдая за движением водителей электросамокатов вывели следующие исходные данные: - не менее 80% на самокатах это молодые люди школьного возраста, по большей части 12+ и студенческого возраста, ориентировочно до 25-27 лет; - остальные 20% (или менее) – различные категории: дети младше 12 лет, взрослые люди 25+; - интенсивность движение напрямую зависит от

времени суток и погодных условий: утром с 07.30 до 09.00 (т.е. фактически во время движения работающих людей к месту работы) – единичное движение самокатов, практически не создающее никакого трафика;

- в обеденное время, при хорошей погоде (без дождя, как правило солнечно и тепло, выше +18С) – становится больше, за счет движения молодых людей школьного и студенческого возраста (неработающие категории), с плавным приростом к вечеру;

- с 18.00 и до 22.00 пик движения – в это время трафик ориентировочно составляет 80% от всего суточного трафика самокатов.

Данный трафик напрямую зависит от погоды: в дождливую, ветреную, холодную погоду он падает до единичных случаев передвижения.

Характер движения самокатов напрямую зависит от водителей:

- дошкольный возраст и возраст начальной школы – неуверенное движение, дрожь руля, слабая реакция, средняя и низкая скорость движения;

- старший школьный возраст, а также студенческий – движение можно назвать «выпендрей»: резкие повороты, высокая (максимальная) скорость, обгон людей и друг друга почти вплотную, движение змейками и прочими «зиг-загами», движение группами по несколько самокатов, зачастую параллельно друг другу, движение на одном колесе, движение вдвоем, набор максимальной скорости, отсутствие культуры парковки и зачастую их оставление вообще на прямом пешеходном пути движения пешеходов, слабое прогнозирование движения разных категорий людей, например детей, отсутствие спешивания на пешеходных переходах, движение по зеленым зонам и др.;

- люди работающего возраста (25-27+) – спокойное движение, как правило на малых и средних скоростях, иногда аккуратно катают своих детей (езда вдвоем).

Таким образом учитывая все вышеизложенные и фактические наблюдения можно сделать главный вывод, что по сути электросамокаты по своей сути представляет индивидуальное средство развлечения, а никакое не средство передвижения людей на работу и по делам (эти случаи единичны) как зачастую декларируют владельцы-компании кикшерингов. Данным кикшеринговым компаниям выгодно не

иметь ограничений (или иметь их самый минимум), так как для соответствующей целевой аудитории - это привлекательно (а просто доехать из пункта А в пункт Б как указано выше у основной целевой аудитории просто нет).

Получается такая ситуация, что чрезвычайно (смертельно) опасное развлечение происходит на улицах города и его пик происходит тогда, когда гуляет наибольшее число пешеходов, и пешеходы различной категории, в том числе дети, которые во-первых, могут резко и спонтанно передвигаться, а во-вторых просто несравнимо малы по отношению к тяжелым движущимся самокатам и самокаты наносят зачастую крайне тяжелые травмы при столкновении. В том числе опасные катания происходят в местах отдыха, получается интересы двух категорий совпадают по локациям, 80% «самокачиков» катаются на набережных и парках. Пешеходы хотят расслабленно двигаться, созерцать и отдыхать, вместо этого нервно оглядываются по сторонам.

Кроме того, отдельно стоит отметить категорию «самокачиков», на мощных своих самокатах, которые ездят для развлечения на высоких скоростях - до 60 км/час, и зная возможные последствия делают это в защитной одежде, и обмундировании скрывая лица за шлемами со стеклом, масках и балаклавах. То есть в случае столкновения, данных водителей найти будет практически невозможно: камеры не зафиксируют лица проезжающего, номеров на самокате нет, догнать невозможно.

Исходя из вышеизложенное просим при формировании нормативного акта учесть следующие предложения:

- введение прямой ответственности кикшеринговых компаний за жизнь и здоровье людей, получивших травмы по причине передвижения на их самокатах (в таком случае данные компании будут вводить необходимые меры ограничения и безопасности для снижения/исключения повторяющихся опасных факторов, например, при наличии встроенного геопозиционирования траектория движения самоката может быть легко определена в автоматическом режиме как «опасная» и соответственно данный аккаунт должен автоматически быть оштрафован и заблокирован);
- запретить движение водителей самокатов в

закрытых шлемах, масках, балаклавах по тротуарам (пояснение дано выше);

- ограничить везде (за исключением особых «медленных» зон) движение скорости самокатов до скорости, гарантированно исключаяющей получение смертельных и серьезных травм, по опыту различных регионов и городов данная скорость не может превышать 15 км/час;
- создать зоны уменьшения скоростей движения до 6 км/час – например, это зоны проведения массовых мероприятий, таких как места установки сцен, мест с близким расположением детских зон и площадок, мест массовых прогулок (в центре, например, это сцена возле Капитанского клуба, площадка под Коммунальным мостом – особенно опасное место, так как имеется изгиб в части движения и одновременное сужение, и другие);
- установить высокие (важно чтобы штрафы несли значимый эффект) штрафы при превышении скорости по пешеходным дорожкам в зависимости от скорости (и соответственно повышения опасности): на 5 км/час – 5 000 руб., 6-10 км/час 10 000,00 руб, 11-15-15000 руб, 16-20–20000,0 руб, 21-25-30000,0 руб, свыше 25–штраф 50000,00, лишение права управления на 1 год;
- также установить высокие штрафы в других случаях, езда вдвоем, опасная езда и прочее;
- создать специальные меры по соблюдению правил движения самокатов, а именно: установка камер фото/видео фиксации, регулярные патрули и рейды, направленные именно на пресечение нарушений (вспомним пример подобных рейдов по борьбе с тонировкой передних стекол в автомобилях, которое потребовало некоторое время, чтобы основная масса автомобилей «перестроилась» и стала ездить без тонировки на передних стеклах);
- в общественных местах, установить знаки приоритета пешеходов во всех случаях, за нарушение которых предусмотреть высокие штрафы;
- при наличии велодорожек и выделенных дорожек для самокатов через данные дорожки нанести пешеходные переходы, с адекватным шагом, особенно вблизи мест массовых локаций (сцен, спортивных и детских площадок) перед которыми все движущиеся средства индивидуальной мобильности обязаны снизить скорость (до 6 км/час) и пропустить проходящих по «зебре» пешеходов;

		- предусмотреть разметкой места для парковки электросамокатов; - предусмотреть высокие штрафы (например, 10000,00 руб.) за неправильную парковку и парковку в неотведённых для этих целей местах, так как парковка - это элементарное действие, а в случае неправильной парковки создает дискомфорт, неудобство и даже опасность для других участников движения и пешеходов. - при оформлении самоката в прокат, ввести автоматическая подпись, что со всеми правилами водитель согласен и несет полную ответственность. Надеемся на конструктивный подход и учет данных предложений, в свою очередь готовы принять участие в следующих публичных случаях и другой форме участия в наведении порядка с движением самокатов, контактный номер указан выше.
15	Соколова Екатерина Игоревна	1. Самое адекватное решение-это, конечно, полный запрет самокатов в нашем городе, как это сделали, например, в Париже, Шанхае или в нашем Благовещенске. Или по крайней мере, временный запрет, пока не будут выработаны чёткие правила езды на самокатах по городу. Но из всех заявлений представителей нашей власти понятно, что они полностью на стороне самоткатчиков и кикшерингов, и запрещать ничего не будут. Меры, которые ими озвучиваются, направлены на удобство и безопасность самих самокатчиков. Хотя им и так предоставлена полная свобода. Права пешеходов при этом полностью игнорируются, как будто нас, пешеходов, в городе не существует. 2. А раз запрета не будет, предлагаю следующее: электросамокаты должны перемещаться по проезжей части, как это делают мотоциклы. Потому что разрешать им ездить по тротуару это все равно, что разрешить ездить там же мотоциклам. Сейчас по тротуарам ходить совершенно невозможно. Вечером после работы, если пройти, например, по улице Красной Армии, можно получить сердечный приступ-там несутся все и во все стороны — питбайки, электровелосипеды, самокаты, скейтборды, велосипеды. Движение беспорядочное, на проезжей части и то порядка больше -там хотя бы все едут в одну сторону. Ходить безопасно нет никакой возможности. И так везде в городе. В апреле администрация заявила о том, что будет запрещен

проезд электросамокатам по улице Мира. Почему этот запрет не соблюдается? Они там носятся, и нет им никаких запретов. У пешеходов должна быть своя безопасная зона в городе для передвижения. Я же не хожу там, где едут машины. Почему же мне не дают спокойно идти? Если наши власти так сильно переживают за права самокатчиков, пусть у них будет своя отдельная дорожка, но у обочины проезжей части, а не на тротуаре. На тротуарах, где есть дорожки для них, они не соблюдают правила и ездят где хотят. На Ульяновском, например, есть отдельная дорожка, но самокатчики ее часто игнорируют, к тому же чаще всего на них гоняют дети. А если дорожка будет у проезжей части, там уже и дети не смогут на них ездить. Но сейчас власти больше волнуются за безопасность самокатчиков, а не пешеходов. Им якобы опасно будет ездить у дороги. А нам не опасно ходить по тротуарам? Почему их безопасность идет за наш счет?

3. Запретить ездить самокатам в местах отдыха горожан-парках, скверах и на набережных. Так сделали в Новосибирске. Чем мы хуже? Например, на Ульяновском катаются в основном дети. Это для них не удобное средство передвижения, и просто игрушка. А если им действительно надо быстро куда-то доехать — пусть едут у обочины проезжей части. Они развлекаются, а людям негде гулять даже, ребенка не отпустишь прогуляться пешком-его обязательно снесут. Самокатам там делать нечего. В парках люди должны отдыхать и прогуливаться, а не бояться за свою жизнь и здоровье.

4. Нужно продумать, как сделать так, чтобы несовершеннолетние ни при каких обстоятельствах не могли взять самокат напрокат. Может быть, даже выдавать права. Почему за руль машины или мотоцикла им нельзя, а самокат можно?

5. Блокировка аккаунта за нарушения-мера совершенно несерьёзная. Её легко можно обойти, можно взять самокат в другой фирме. Да и блокируют ли их на самом деле? Не верю, что у кикшерингов есть хоть одна причина наказывать своих клиентов. Ведь они лишатся прибыли. И это же никто не контролирует-блокируют они или нет. Наказания должны быть более ощутимыми. Например, за каждую аварию с самокатом огромный штраф платит кикшеринговая компания. И компенсацию

пострадавшему тоже платит кикшеринг. Вот тогда они будут кровно заинтересованы, чтобы аварий не было. Тогда они будут серьёзно наказывать своих недобросовестных клиентов, а провинившихся просто не допускать к езде.

6. Ночью запретить самокаты вообще. Однажды мы шли пешком из театра. В 22:00 уже не ходил никакой общественной транспорт, хотя было не очень поздно. Такси дорого, нам было не очень далеко, и мы пошли пешком по проспекту Metallургов. Такого страха и ужаса я давно не испытывала. На бешеной скорости на нас неслись самокаты спереди, сзади, справа и слева. Их неслышно, они выскакивали из ниоткуда, из темноты. На самокатах по двое, по трое - сплошь молодёжь, кто-то пьяный, кто-то даже, видимо, под наркотиками-они пытались что-то нам кричать, и мы поняли, что эти люди под веществами. Это полнейший беспредел. Сфотографировать их и отправить фото в ГИБДД нереально, потому что они появляются внезапно и быстро уносятся, никто не успеет это сделать.

7. Если хоть какие-то ограничения всё-таки примут, необходимо следить за их исполнением. Потому что детям вроде нельзя, но они катаются, по двое вроде нельзя, но все это делают. На Мира и в парках каких-то вроде запретили ездить, а по факту все ездят где хотят. Ограничения скорости никто не контролирует, поэтому даже в эти ограничения верится слабо, особенно, когда самокат несётся мимо автобусной остановки, не сбавляя скорости, прямо в толпу людей. У самокатчиков должно исчезнуть чувство полной безнаказанности и вседозволенности. Они такие же участники дорожного движения, как автомобили и пешеходы. За несоблюдение правил должна быть неотвратимость наказания.

8. Нужно ввести штраф за то, что самокатчики бросают самокаты где попало. Надоело, что на тротуарах прямо посередине стоит самокат или 10 самокатов. Или не подойдешь к остановке-все заставлено самокатами. Видно, что самокатчики делают это назло нам- специально перегораживают проход. Потому что ставить самокат поперек тротуара нормальный человек не станет. А еще у нас у самого подъезда бросают самокаты прямо у входа. На просьбы убрать в лучшем случае нас игнорируют, в худшем-хамят.

		Я перестала гулять по вечерам, хотя раньше очень это любила. Мне страшно ходить по улицам, я постоянно нервничаю. Выйдешь-весь двор запаркован, во дворе бездомные собаки, у дома полчища крыс, на улице на меня несутся самокаты, питбайки, скейтборды, едут машины и прочие. Гулять спокойно просто негде. Город становится всё опаснее и неудобнее для проживания, очень хочется порядка. Самокаты появились у нас в городе пять лет назад, но до сих пор у нас на тротуарах царит полный хаос и вседозволенность для самокатчиков.
16	Юрий Судаков	В контексте обеспечения безопасности дорожного движения и минимизации рисков дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием средств индивидуальной мобильности (СИМ), в частности электросамокатов, представляется целесообразным рассмотреть ряд мер, основанных на современных тенденциях в области транспортной безопасности и нормативных рекомендациях. 1.Регулирование скорости движения электросамокатов: В пешеходных зонах целесообразно ограничить скорость движения СИМ до уровня пешеходного потока, что позволит минимизировать риск наезда на пешеходов. В жилых зонах, велосипедных и дворовых территориях рекомендуется установить верхний предел скорости в 10 км/ч. 2.Идентификация пользователей СИМ: Для повышения уровня ответственности и контроля за использованием электросамокатов предлагается внедрить систему биометрической идентификации пользователей. Регистрация средств индивидуальной мобильности: Введение обязательной регистрации электросамокатов через портал «Госуслуги» позволит обеспечить соответствие используемых СИМ установленным государственным стандартам и нормативам. Это также поможет исключить использование небезопасных транспортных средств, не соответствующих требованиям безопасности. 3.Выделение специализированных полос для движения СИМ: Создание отдельных полос для движения электросамокатов на дорогах позволит организовать более безопасное и эффективное движение,

минимизируя риск столкновений с другими участниками дорожного движения. Создание отдельных полос для электросамокатов (или шире — для средств индивидуальной мобильности, СИМ) может значительно повысить безопасность движения для всех участников, но при условии их грамотного проектирования, строительства и соблюдения правил. Убирая самокаты с тротуаров, устраняется главная опасность — столкновения с пешеходами, особенно с детьми, пожилыми людьми или людьми с ограниченными возможностями. Это делает передвижение пешком гораздо безопаснее и комфортнее. Все участники движения четко знают, где должны находиться самокаты, что снижает неожиданные маневры и повышает предсказуемость траекторий. На выделенной полосе легче организовать безопасную скорость движения самокатов, отличную от скорости автомобилей. У водителей самокатов лучше обзор дорожной ситуации, нет помех в виде припаркованных машин или пешеходов.

4.Использование систем видеонаблюдения на СИМ:

Установка видеокамер на электросамокатах будет способствовать объективному установлению причин ДТП, а также выявлению и пресечению нарушений правил дорожного движения.

5.Обеспечение видимости в темное время суток:

Использование фар на электросамокатах в вечернее и ночное время является необходимым условием для обеспечения безопасности движения, особенно на тротуарах и пешеходных дорожках.

6.Приоритет пешеходов при совместном движении:

В случае пересечения потоков пешеходов и пользователей СИМ, приоритет должен быть отдан пешеходам, что позволит снизить риск травматизма среди наиболее уязвимой категории участников дорожного движения.

Кроме того, Следственный комитет Российской Федерации ранее предложил внести электросамокаты в категорию транспортных средств и обязать их водителей получать соответствующие права, что является важным шагом на пути к повышению уровня безопасности на дорогах.

Эти меры, основанные на комплексном подходе к регулированию использования электросамокатов, могут способствовать созданию более безопасной и

		эффективной системы передвижения в городской среде. В контексте конституционного регулирования прав и свобод граждан Российской Федерации, статья 7, пункт 2 Конституции РФ закрепляет принцип охраны здоровья населения как одной из приоритетных задач государства. В данном контексте, использование самокатов на тротуарах представляет собой потенциальную угрозу для здоровья пешеходов, что нарушает основополагающий принцип обеспечения безопасности и благополучия граждан. Кроме того, статья 17, пункт 3 Конституции РФ устанавливает, что осуществление прав и свобод человека и гражданина должно осуществляться с учетом прав и свобод других лиц. В связи с этим, использование самокатов на тротуарах, где традиционно передвигаются пешеходы, следует рассматривать как нарушение прав и свобод последних, что противоречит конституционным нормам и требует принятия соответствующих мер для обеспечения соблюдения баланса интересов всех участников дорожного движения. Прошу вышеизложенное принять в разработку правил безопасности дорожного движения и минимизации рисков дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием средств индивидуальной мобильности (СИМ)! А лучше полный запрет. Если не уделить этому должного внимания, последствия могут быть очень негативные.
17	Рената Чебодаева	Доброе утро! Прошу рассмотреть мое предложение по поводу о.Татышев, данный остров предназначен для активного отдыха, но каждый раз когда мы приезжаем туда отдыхать нужно контролировать каждый свой шаг,потому что эти самокатчики летают как сумасшедшие. Велосипеды, самокаты обычные и все что угодно,но не электросамокат!!!
18	Андрей Соломкин	По поводу использования электросамокатов в городе, я категорически проти, наболело.. Не было дня чтобы самокатчики не доставляли неудобства, а то и откровенно не провоцировали конфликт. Ездят дети лет 12-14, также ездят взрослые по двое. Ездят очень быстро. На пешеходных переходах не встречал ни разу спешившегося самокатчика. В основном черномазые представители и их отпрыски в подавляющем большинстве пользуют данный вид транспорта. И

		когда летит этот джигит , а за ним еще двое, он всех собьет. Видел много раз. Люди, женщины идут, а сзади летит черномазый на самокате, его не слышно, едет быстро, не сигналист, не говорит, просто внезапно сбоку цепляет на скорости.??? Ни какой культуры социальной у них нет. Не научите никогда. Малолетним делаю замечания, и бывает отбираю самокат. Так он сделает вид что поставил, быстро отъедет и матом тебя кроет. В районе взлетки и ТЦ Июнь, Планета, на любом перекрестке увидите беспредел самокатчиков. Запретить полностью данный вид каршеринга. Сколько терпеть можно? Хочется взять биту и спешить джигита. Сотрудники ДПС с ними не работают. Все на самотеке, ситуация накаливается. Либо всех пользующихся колесным транспортом отправить на проезжую часть. Пешеходный тротуар и колесный транспорт не совместимы, Либо полный запрет. А представители каршеринга вам что только не наплетут. Это просто деньги. Их не беспокоит ни социальная огромная напряженность, травмы, конфликты и т.п., по их же вине. Их беспокоит заработок. Как только станет не выгодно они успокоятся и куда денутся их доводы. Полный запрет электросамокатчиков и доставщиков на мопедах, только пережили безумных велосипедистов, накатались, неудобно по городу, успокоились. Теперь самокаты, но они прокатные и повсеместно стоят. Это само не прекратится. Каршерингу запрет, либо будут конфликты с уголовкой, и до Бастрыкина опять. В Госдуме ситуацию не решат, там прикормленные сидельцы с 90-х, им уже занесли, они помалкивают, только тделают вид что работают над ситуацией. А решение простое—запрет. А у нас в администрации города то же прикормленные чиновники, которым занесли представители каршеринга? Все помнят Усса и его мафию, и многих лично знают, в одном городе живем, скольких пересажали? Вот и посмотрим, что решите, и сделаем выводы.
19	Бодяк Николай Васильевич	Ограничить движение СИМ на тротуарах полностью. Предлагаю запретить движение СИМ (самокатов) по тротуарам, т.к. Это влечёт угрозу здоровью и жизни пешеходов. В конституции РФ прописано: Статья 7, пункт 2 « В Российской Федерации охраняется труд и здоровье людей...» (имеются случаи и не мало

		наездов на пешеходов). Статья 17, пункт 3 «Осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц». Движение самокатов по тротуарам нарушает права и свободного перемещения пешеходов.
20	Мельникова Анастасия Васильевна	1.Отслеживание и блокировка СИМ, находящихся в запретных зонах (первоочередная минимизация нарушений СИМ) 2.Ограничение скорости СИМ до 5 км/ч (обеспечение снижения травматизма) 3.Организация мест для проезда СИМ (СИМ – транспортное средство, требующее места для движения. Отдельного места)
21	Дылгиров Иван Сергеевич	1. Ввести ограничения скорости СИМ во всех пешеходных зонах – 20 км/ч (скорость пешехода – около 4-5 км/ч, вероятность ДТП выше при превышении) 2. Специализированные операторы обязаны качественно реализовывать контроль своих СИМ для предотвращения нарушений (компании на данный момент не обеспечивают безопасность ДД) 3. Административное наказание наказывается и на лицо. Управляющее СИМ, и на оператора (штраф / конфискация, см. обоснование № 2)
22	Пахомчик Лидия Евгеньевна	Я, против правил по самокатам, т.к. они если и будут работать, то на 3% (я, за устранение самокатов из города)
23	Макс Север	С каждым днём всё страшнее выходить на улицу: самокатчики и курьеры на электротранспорте превратили пешеходные дорожки в гоночные трассы! Они несутся на бешеной скорости, сбивают людей, а потом ещё и обвиняют пострадавших. Самокатчики и курьеры теперь **даже на "зебре" не слезают** с электротранспорта! Врезаются в толпу, сигналият, орут «Посторонись!» — будто пешеходный переход вдруг стал их личной трассой. К тому же: Вопреки возрастному ограничению, подростки 14-15 лет массово берут электросамокаты напрокат и несутся по тротуарам, **создавая опасность** для себя и окружающих.
24	Игорь Д.	Приветствую. Пишу вам, глубоко обеспокоенный сложившейся критической ситуацией с использованием электросамокатов на улицах, тротуарах, в парках и скверах Красноярска. Наблюдая за стремительным ростом их популярности и

сопутствующими этому негативными последствиями, считаю необходимым введение полного запрета на использование электросамокатов на общественных территориях города Красноярска и обращаюсь к вам с просьбой рассмотреть этот вопрос на самом серьезном уровне. Основные аргументы в пользу запрета:

1. Угроза безопасности пешеходов: Высокая скорость: Электросамокаты способны развивать скорость до 25-30 км/ч и более, что сопоставимо со скоростью велосипеда, но при этом они бесшумны и маневренны. На тротуарах это создает прямую угрозу жизни и здоровью пешеходов, особенно детей, пожилых людей, людей с ограниченными возможностями. Непредсказуемость движения: Водители самокатов (часто несовершеннолетние или необученные) хаотично маневрируют на тротуарах, выезжают на проезжую часть из-за препятствий, не соблюдают правила маневрирования, создавая аварийные ситуации. Отсутствие страховки и ответственности: в случае наезда на пешехода водитель самоката, как правило, не имеет страховки (ОСАГО), что затрудняет компенсацию ущерба пострадавшему.

2. Хаотичная парковка и захламление города: Арендные самокаты постоянно оставляются в самых неудобных и не предназначенных для этого местах: посреди тротуаров, на газонах, у подъездов, на лавочках, перекрывая проходы для пешеходов, в том числе с колясками и инвалидными колясками. Это создает значительные препятствия для свободного передвижения, портит внешний вид города и требует постоянных усилий по их устранению.

3. Отсутствие эффективного контроля и правового регулирования: действующие правила (ПДД) плохо адаптированы к электросамокатам, а их соблюдение практически не контролируется на тротуарах. Штрафы за нарушения (езда по тротуарам, превышение скорости, езда без шлема детьми, парковка) несопоставимы с риском и редко применяются. Попытки регулировать (ограничение скорости в приложениях, геозоны) неэффективны на практике. Запрет на езду по тротуарам в ПДД игнорируется массово.

4. Негативное воздействие на городскую среду и комфорт: агрессивная и неосторожная езда на

		электросамокатах создает атмосферу дискомфорта и постоянной настороженности для пешеходов в парках, на набережных и просто на улицах. Бесшумность самокатов нередко приводит к тому, что пешеходы замечают их в последний момент, что провоцирует конфликты и испуг.
25	Василий	Выезжая на дорогу водители средств индивидуальной мобильности в своей основной массе не имеют водительского удостоверения и не подготовлены к вождению транспорта на дороге, да и с ПДД знакомы поверхностно - в результате бесчисленное количество ДТП по вине СИМ, где страдают и самокатчики и водители автотранспорта и пешеходы. Никто не имеет права отнимать у пешеходов, их право на безопасность. Существует золотое правило здравого смысла: 1)Тротуар для пешеходов. 2)Дорога для автотранспорта. 3)Велодорожки для средств индивидуальной мобильности. Ввиду того, что на данный момент велодорожки практически отсутствуют в г. Красноярске, закономерным будет: «Запретить эксплуатацию средств индивидуальной мобильности на территории г. Красноярска», до того момента, пока не будут построены велодорожки. Так же все СИМ, необходимо оборудовать госномера, для своевременного выявления нарушителей. После соответствующей подготовки и сдачи экзаменов, всем водителям СИМ выдавать «вод.права» категории «М».
26	Сергей С.	Добрый день! Суть предложения: Электросамокат должен издавать звук при движении, нарастающий с ростом скорости и слышимый пешеходом за несколько метров хотя бы. Эта мера позволит предупреждать о приближении опасности.
27	Малеева Наталья	Здравствуйте, уважаемые сотрудники департамента городского хозяйства! В рамках сбора предложений по электросамокатам прошу рассмотреть предложение приравнять электросамокаты к мотоциклам, и пусть они ездят по проезжей части. А тротуары нужно оставить для пешеходов. С уважением, Малеева Наталья
28	Владимир	Добрый день. Меня зовут Владимир. Я являюсь жителем Красноярского края. К сожалению не могу присутствовать на очном собрании в мэрии на слушании по электросамокатам, поэтому обращаюсь

		по электронной почте и хотел бы выразить свое предложение касаясь электросамокатов, а именно ограничить движение электросамокатов при переезде через мост в виде полного отключения электросамоката. Дорожки через мост достаточно узкие, самокатчики не соблюдают скоростной режим есть риск сбить пешехода и оказаться на дорожной трассе, так же водители электросамокатов требуют преимущество в движении посредством звукового сигнала когда едут навстречу или сзади. Отмечу, что при пересечении моста пешеходом, на мосту присутствуют как электросамокатчики так и велосипедисты которые на достаточно узкой дорожке и те и те ущемляют права пешехода.
29	Надежда Голубева	Здравствуйте. Я коренной горожанин 44 лет. Прошу избавить родной город от опасного транспорта, которому не место на тротуаре
30	Ульяна Алексеева	В качестве предложения по организации безопасности передвижения самокатов в городе хотелось бы предложить сделать самокаты не такими тихими при работе. Если движение самокатов будет сопровождаться каким-то сигналом (не важно это будет технический звук что-то вроде работающего двигателя или возможно какая-то мелодия или иной звук) то пешеходы будут уже понимать что рядом опасность. Сейчас вся ответственность лежит только на пользователях самокатов, пешеходы просто не успевают понять что приближается самокат и из-за этого огромное количество наездов на пешеходов и травм.
31	Богдан Ведьмин	Здравствуйте! Сегодня, услышав сюжет по тв, пришла к идее борьбы с электросамокатчиками, постоянно проезжающих в местах для пешеходов. Идея звучит так: можно обустроить дороги мини-лежащими полицейскими. Они маленькие, но их будет много. Малый размер будет действовать на самокаты как кочки, при этом не мешая автомобилям и прохожим. Постоянная тряска заставит самокатчиков сбавлять скорость, пешеходы просто перешагнут (возможно и не заметят), а для машин это будет как небольшой камень или стык на мосте под колесами.
32	Антюшева Мария Юрьевна	В нынешнем виде документ принимать нельзя, так как он не содержит полный перечень зон, в который движение СИМ запрещено, и зон, в которых скорость СИМ ограничена. Необходимо разработать перечень таких зон и вынести на новые публичные слушания.

33	Якушев Евгений Юрьевич	Специализированный оператор обязуется ограничить скорость движения СИМ возле следующих объектов: больницы, поликлиники, школы, детские сады, отделы социального обслуживания населения. Часто в упомянутых организациях находятся граждане, которые в силу возраста, заболевания могут не среагировать, не заместить появление СИМ.
34	Пахомчик Лидия Евгеньевна	Я была на слушаниях по самокатчикам в администрации города и осталась недовольной. Почему-то приоритет выдвигается в пользу самокатчиков и прочих похожих средств передвижения. Мои главные предложения: 1. Пешеходные тротуары – людям-пешеходам. Самокатчиков - 10-20%, а остальные (80%) люди живые, которые должны ходить свободно, без напряжения и страха. 2. Запретить по тротуару Копыловского моста в сторону ж/д вокзала езду на каком-либо транспорте, т.к. тротуар узкий и с правой стороны высокий уклон – очень страшно и опасно ходить. 3. Запретить ездить по центру (ул. Мира, К-Маркса, Ленина, около центрального парка (когда он будет в действии после ремонта).

В период проведения публичных слушаний иными участниками публичных слушаний были внесены следующие предложения и замечания:

№ п/п	Фамилия, имя, отчество лица, наименование юридического лица	Содержание предложения (замечания)
1	-----	-----

По итогам проведения публичных слушаний по проекту решения Красноярского городского Совета депутатов «О внесении изменений в решение Красноярского городского Совета депутатов от 25.06.2013 № В-378 «Об утверждении Правил благоустройства территории города Красноярска», комиссия по проведению публичных слушаний по Проекту, действующая на основании постановления администрации города Красноярска от 16.07.2025 № 561, считает целесообразным учесть внесенные нижеперечисленными участниками публичных слушаний предложения и замечания, являющиеся предметом рассмотрения Проекта решения.

С учетом поступивших предложений и замечаний, комиссия по проведению публичных слушаний по Проекту решения рекомендует утвердить представленный Проект, с учетом предложений, внесенных участниками публичных слушаний, а именно:

- предложение участника публичных слушаний Зайцева И.А. в части невозможности обеспечения оператором точности GPS не более одного метра.

Председатель комиссии по проведению публичных слушаний по проекту решения Красноярского городского Совета депутатов «О внесении изменений в решение Красноярского городского Совета депутатов от 25.06.2013 № В-378 «Об утверждении Правил благоустройства территории города Красноярска»



/ Н.В. Артыухин

Секретарь комиссии по проведению публичных слушаний по проекту решения Красноярского городского Совета депутатов «О внесении изменений в решение Красноярского городского Совета депутатов от 25.06.2013 № В-378 «Об утверждении Правил благоустройства территории города Красноярска»

 / О.В. Занько