



Изх.№ 15/ 06.07.2017 г.

До
Николай НАНКОВ
Министър на
регионалното развитие и
благоустройството
МРРБ

СТАНОВИЩЕ

Относно: Проект на Наредба №02 на МРРБ за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии, публикуван на 06.06.2017 г.

Уважаеми г-н Нанков,

След преглед на публикуваната редакция на Проекта на Наредба 2 и предвид предходните становища на сдружение "Велоеволюция" като част от междуведомствената работна група на МРРБ, отправяла препоръки към екипа, разработващ проекта за наредбата, отново отправяме коментари и препоръки, които считаме за важни да се обсъдят по същество:

- 1. чл.9, ал.1: Настояваме да бъде ясно разписано, че с ПУП и ПКТП е необходимо да се осигури площта за изпълнение на велосипедната инфраструктура.** Такъв действащ към момента текст има в таблица 2 към чл.23а от Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 2 от 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии, публикувана в ДВ бр.70/09.09.2016 г.

Поводът за това искане са многобройните ПУП, които виждаме да се одобряват, където велосипедната инфраструктура е изобразена само с линеен условен знак (точки, пунктир и др.), които не заделят реално пространство за изпълнението ѝ. Впоследствие това поставя проектантите в позиция да вземат от заделеното пространство за автомобилите или за пешеходците, а някои по-добри решения, особено в зоната на кръстовищата, стават невъзможни.

Предлагаме в чл.9, ал.1 да се направи следното допълнение: „Елементите на КТС на урбанизираните територии са неразделна част от подробните устройствени планове по чл.110 ал.1 от ЗУТ като с тях се осигурява необходимата площ за изпълнение на инфраструктурата и непрекъснатост на движението.“

- 2. Чл.36, ал.3 относно видовете пешеходни зони. Апелираме МРРБ и екипът, разработващ проекта на Наредбата, да подходи научно и да въведе пълноценно зоните с ограничение на ППС по видове, без да се налагат ограничения на видовете.**

Както в Германия, чиито норми са взети за основа на настоящия проект за Наредба, така и на много места по света и в различни източници, движението на велосипедисти в пешеходни зони може да бъде уредено като:

- пълна забрана за каране на велосипед – велосипедистите слизат и бутат велосипедите
- частична забрана по време – в определени часове е разрешено карането на велосипед;
- пълно разрешаване – велосипедисти и пешеходци споделят зоната.

Както в Германия, така и на други места, разрешаване карането на велосипед в пешеходна зона се урежда със закона за движение по пътищата. В него може да има ограничения и за скоростта на велосипедистите – т.нар. *shritt tempo*”.

Прилагаме два примера от Мюнхен –пълно комбиниране и с частична забрана по време.

	
<p>Мюнхен, Германия</p> <p>Пешеходна зона с разрешено каране на велосипед. Велосипедистите трябва да карат със съобразена скорост („shritt tempo“)</p>	<p>Мюнхен, Германия</p> <p>Пешеходна зона с частична забрана за каране на велосипеди по време</p>

Напомняме, че целта на Наредбата е да се дадат инструменти, които после да бъдат използвани по преценка на общините. Една съвременна пешеходна зона включва както зони изцяло за пешеходци, така и пешеходни зони с разрешаване карането на велосипед, така и споделени улици. Само с пълния инструментариум общините ще са способни да разширят своите пешеходни зони и да приложат решения с концепция „градове за хората“!

Един добър велосипеден план на населено място би включил велосипедни трасета за транзитния трафик извън пешеходните зони и същевременно велосипеден достъп до определени пешеходни зони, за да се подобри транспортното обслужване на зоните (включително и чрез система за обществени велосипеди) и привлекателността им като се стимулират алтернативни на автомобила форми на придвижване.

Предлагаме Чл.36, ал.3, т.3 да се измени така: „зони с ограничаване на достъпа на ППС по видове. В тези зони скоростта на ППС не трябва да превишава 20 km/h.“

3. **Чл.36, ал.3, т.4.** Скоростта в споделените зони да е не по-голяма от 20 км/ч (както е в жилищните зони), вместо 30.

Обръщаме внимание на разликата между зони 30 км/ч и споделени зони:



Зони 30 км/ч

Автомобилите и велосипедистите споделят пътното платно, придружено с мерки за успокояване на трафика; пешеходците са отделени на тротоара. Обикновено има улично паркиране. Често улиците с еднопосочни, може да има велосипедни ленти за насрещно движение на велосипедисти. Ограничението на скоростта е не-повече от 30 км/ч.

Споделени зони

Пешеходци, велосипедисти и моторизирания трафик споделят цялата широчина на зоната. Могат да се видят пейки по средата на улицата, уличното паркиране е рядкост. Липсват бордюри, възможно е маркиране на различни функции в зоната с различни настилки, но на едно и също ниво. Шофьорите и велосипедистите съобразяват скоростта си с пешеходците.

4. **Чл.65, ал.3** гласи „Велосипедно движение в пешеходни зони се допуска по изключение, само при доказана невъзможност за провеждане на велосипедния маршрут извън пешеходната зона.

Предвид и коментарите ни към чл.36, ал.3, **предлагаме текстът на Чл.65, ал.3 да се измени така: „Велосипедното движение в пешеходни зони се урежда съгласно чл.36, ал.3“.** Такъв е смисълът и на действащия текст на параграф 10 относно чл.119а, ал.5 от Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 2 от 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии, публикувана в ДВ бр.70/09.09.2016 г.

5. **Приложение 4 към чл.40, Таблица 4 - Велосипедни паркинги - оразмеряване**

Таблицата отново е с различно съдържание спрямо последната версия на проекта за Наредба от 02.2017 г.

В настоящата таблица липсват нормите за Производствени среди и предприятия, 1 брой на 1000 м2 РЗП, Клас 1-80%; клас 2-20%. Предлагаме таблицата да се допълни.

6. **Приложение 7 Велосипедни ленти и велоалеи, към чл. 61, чл. 65 – на Фигури 8,9,10, 11 и 12 еднопосочната велосипедна алея е котирана ≥ 150 см,** което е в противоречие с чл. 64, ал.1. Недопустимо е в схемите, които илюстрират правилото, да бъде котирано изключението.

Широчината на еднопосочната велосипедна алея на Фигури 8,9,10, 11 и 12 от Приложение 7 следва да се промени на ≥ 200 см.

7. **Приложение 7 – техн.грешка - фиг.15 и фиг. 16 са с разменени текстове.**
Фиг. 15 трябва да се казва „Самостоятелна велосипедна алея с бордюр на същото ниво“
Фиг.16 трябва да се казва „Самостоятелна велосипедна алея с бордюр на различно ниво“
8. **Приложение 8 към чл.67 - техн.грешка – във фиг.18 велосипедната алея е котирана 1.5 м, а следва да е 2.0 м съгласно чл.64, ал.1.**
9. **Приложение 8 към чл.67 – във фиг.20 и 21 следва да се наричат съответно „Препоръчително преминаване на велосипедна алея при спирка на обществен транспорт за превоз на пътници без спирков джоб“ и „Препоръчително преминаване на велосипедна лента при спирка на обществен транспорт за превоз на пътници без спирков джоб“ и както беше в последната редакция на текста на Проекта за Наредба 2 от 02.2017 г.**
10. **Приложение 16 към чл.77,чл.133 – техн.грешка - Схеми 35 и 36 изобразяват велосипедни ленти, а не велосипедни алеи. Следва да се промени текстът в схемите.**
11. **Приложение 19 към чл.111 – Фигури 33-40** представят схеми на велосипедни алеи и ленти, които са опасни, имат редица неточности в тях, някои от тях дублират схеми на кръстовища и преминаване около спирки от Приложение 9,10,11, но не отразяват препоръчителните начини на преминаване на велосипедна инфраструктура през кръстовище и край спирки, описани в наредбата и др.:
 - Фигура 33 – няма велосипедна инфраструктура за движение направо. Велоалеята е широка 1.6м, вместо 2.0м и е в противоречие с чл.64, ал.1.
 - Фигура 34,39 – велосипедната инфраструктура спира точно преди кръстовището, където е най-необходима. Ако се счита за важно да има такава схема, то тя трябва да е за определени изключения, които да са разписани. Велоалеята е широка 1.6м, вместо 2.0м и е в противоречие с чл.64, ал.1.
 - Фигура 35,36 – не отразява препоръчителния начин на преминаване на велосипедна инфраструктура през кръстовище – фиг.24 от Приложение 10. Велоалеята е широка 1.6м, вместо 2.0м и е в противоречие с чл.64, ал.1.
 - фиг.37 – отразява препоръчителна велосипедна лента с широчина 1.25м, какъвто тип велосипедна инфраструктура няма в Проекта за Наредба.
 - Приложение 19 не е реферирано в чл.111 или някъде другаде в наредбата.
 - Преминаването на велосипедна инфраструктура край спирки на обществения транспорт за превоз на пътници е ясно разписано в Приложение 9 към чл.67.
 - Преминаването на велосипедна инфраструктура през кръстовища е ясно разписано в Приложение 10 и 11, включително и изнесените стоп-линии.

Считаме, че фигури 32-39 от Приложение 19 предлагат опасни и непрепоръчителни за велосипедистите решения, дават непълен набор от възможни решения при кръстовища и преминаване около спирки на ОТПП, противоречат си с текстове от Наредбата, имат технически грешки, а полезната информация от тях е вече изобразена в Приложения 9,10,11. **Зато предлагаме фигури 33-40 от Приложение 19 да отпаднат.**

12. Приложение 20 към чл.105 – Фигури 43,44,45 изобразяват прекъсването на велосипедна инфраструктура преди малко кръгово и кръгово кръстовище. Това създава впечатление, че това следва да е решението по подразбиране за този тип кръстовища.

Споделеното използване на малко кръгово кръстовище от велосипедисти и автомобили следва да е в зони, където това е безопасно – зони 30 км/ч (чл.106, ал.2 дава ограничение до 40 км/ч) и където няма нужда от отделна велосипедна инфраструктура. Така ситуацията, изобразена на фиг.43,44 и 45 става много неясна – едновременно улицата налага отделянето на велосипедистите от автомобилите и, без да има преход към зона 30, движението става споделено в зоната на кръстовището.

Предлагаме ясно да се разпишат различните видове кръгово кръстовище:

- Малко кръгово кръстовище за споделен трафик, без велосипедна инфраструктура (без велоленти/велоалеи по приближаващите улици)
- Еднолентово кръгово кръстовище с отделена велосипедна инфраструктура;
- Многолентово кръгово кръстовище с отделена велосипедна инфраструктура.

Предлагаме от Приложение 20 да отпаднат фигури 43,44,45.

13. В тази връзка следва да се разгледа и функцията на малко кръгово кръстовище, описана в **чл.106, ал.4, т.1** „Малкото кръгово движение е особено подходящо: ...при смяната на различните класове улици от второстепенната улична мрежа или различна градоустройствена функционалност на обкръжаващата среда“

Предлагаме да се приеме подходът за създаване на велосипедна инфраструктура в зоната на кръговото кръстовище, ако до него достига улица с ограничение >30 км/ч, а веднага след кръстовище улицата може да премине в зона 30 км/ч. Малките кръгови кръстовища да се използват единствено във вече успокоените зони 30 км/ч.



Зволе, Нидерландия

Преход от зона 30 км/ч към улица с велосипедна лента, непосредствено преди еднолентово кръгово кръстовище.

Оставаме на разположение за допълнителни въпроси и съдействие.

юли, 2017
1202 София,
ул. Княз Борис I № 206

С уважение:

Иво Делин, председател на УС
арх. Петя Донева
Радостина Петрова
Сдружение „Велоеволюция“