

**Среща на авторите на подготовения проект за нова Наредба №2
за планиране и проектиране на урбанизирани територии
с проектантите, членове на КИИП – 15 март от 11.00 часа в Централен
офис на КИИП – ул. „Смирненски“ №1, гр. София**

обобщен материал от бележките, изпращани в МРРБ от КИИП

Твърди се от екипа, че предложението за Наредба №2 е „Изчистено и олекотено“ откъм схеми, фигури и излишни подробности. Въпросът е, че това е единственият нормативен документ, според който се проектира транспортна инфраструктура в урбанизираните територии.

В този случай считаме, че в посочения нормативен документ следва да се използва коректна терминология, ясни и подробни правила за планиране и проектиране, които да дават възможност на проектантите да вземат правилни решения в многообразието от проблеми в градската среда.

Отпаднала е приблизителната пропускателна способност на една лента за движение, съобразена със съответния клас на улицата. Тя е необходима за коректното оразмеряване на диагнозната и прогнозна улична мрежа и реализиране на необходимата обвързаност между транспортното планиране и транспортното проектиране.

Пренебрегнати са нормите за плътност на уличната мрежа, което също е важен момент при планирането на урбанизираните територии.

Отпаднали са следните глави и раздели от съществуващата наредба, които настояваме екипът по изготвяне на проект за нова Наредба №2 да обясни в коя част е регламентирал и по какъв начин, ако ли не защо:

- Планиране на комуникационно транспортната система – улична мрежа, пешеходно движение / няма минимални ширини на тротоари в зависимост от класа на улицата/ и сгради и съоръжения на транспорта.
- Проектиране на комуникационно-транспортната система – общи изисквания, ситуация, надлъжен и напречни профили – ясни и категорични минимални профили за всеки клас улица; вертикална планировка на улични кръстовища, улични възли, връзки, шлюзове, зони на преплитане, гаражни рампи, таксиметров транспорт, пешеходни трасета и пресичане на жп линии

Липсва обвързване на функционалната класификация с транспортните и технически характеристики за проектиране на улици – относно характеристики на обслужване спрямо населеното място или район, паркиране, начин на обслужване на прилежащите територии, параметри на средна разделителна ивица, начин на пешеходно обслужване и преминаване, минимални разстояния между пътните възли и кръстовищата, минимален радиус на хоризонталните и вертикални криви, минимален радиус на бордюрните криви в кръстовищата, приблизителна пропускателна способност на една улична лента.

Липсват схемите за устройване на допълнителните ленти в кръстовищата с параметри и дължини; капковидни острови, триъгълни острови.

Липсва Зона 30 км/ч. Предвиждат се и се изпълняват в Европа от 1983г. Зона 30 км/ч – необходимо е регламентиране на същите в съвременните норми.

Липсват гаражни рампи – открити, закрити, детайли, вертикални криви, подземни паркинги – изисквания за брой входове, изходи, ширини на рампите, наклони, височина на подземното ниво и прочие, видове гаражни рампи, минимални радиуси на завиване – вътрешни, външни;

Липсва таблицата за оразмерителни параметри на видовете превозни средства;

Лисват схеми за напречни профили при съоръжения? Минимални ширини на тротоарите и лентите при съоръжения? Велоленти при съоръжения?

Защо е различна височината на бордюрите за различните класове улици и каква е презумпцията да се вземе такова решение?

Относно автомобилните обръщачи – отпадат съществуващите, дадени са съвсем други с размери, които са некоректни, каква е логиката? Табл.1 - Размери и външни радиуси – няма за товарни автомобили с ремарке, големи автобуси.

- **Приложение 13 към Чл.6** – каква е причината бордюрът да е с различна височина за различните класове улици? Единствено е необходимо да се спомене, че ниският клас улици могат да се проектират на едно ниво тротоари и улично платно, като се предвиди начин на отводняване.
- **Приложение 16 към Чл. 71** – Табл.1 - принципно да се замени с минимално и да бъде мин. 6м. улична настилка ; Табл.2 -на главни улици принципно 3,00 до 3,50 ?? Неточна терминология –пътни платна, принципно; Табл.5 – локални платна с ширина 3,50 – как ще става надминаване при аварирал автомобил?
- **Приложение 28 към Чл. 105** – ъгъл на паркиране и наименования на размерите не съответстват на актуалните нормативи, да се постави таблицата ако изобщо трябва да е тук от наредбата за маркировките; Прекалено намалени отстояния, липсва яснота за паркиране с надвес и без надвес, инвалидното място е с друг размер, надвеса е 0,70, сега 0,50.

Има разминавания между текстовете и схемите – при ширини тротоари, ширини паркиране, ширини ленти и прочие, надписите на схемите да бъдат на български език;

В проекта за наредба не са включени входове към прилежащи имоти, които се ползват за жилищни и нежилищни нужди и отстоянията им от кръстовища. Как да се оформят входните рампи към тези имоти, тъй като това са чести причини за спорове – кръстовища ли са това или не;

Въпреки декларацията на екипа, изготвил настоящите промени, че предложената Наредба е в унисон с европейските и световни тенденции, че са се съобразили приоритетно с основния участник в движението – пешеходецът, отразили са ландшафтно оформяне на уличната мрежа и максимално е осигурена безопасността на участниците в движението – не установяваме къде и как това е нормирано?!