

В допълнение на „Указания за Агенция „Пътна инфраструктура“ и общините във връзка с изменения и допълнения през 2015 г., 2016 г. и до 01.06.2017 г. на наредби, свързани с организирането на движението по пътищата и улиците“ публикуваме промените, които се отнасят до изискванията на НАРЕДБА № РД-02-20-2 ОТ 20 ДЕКЕМВРИ 2017 Г. ЗА ПЛАНИРАНЕ И ПРОЕКТИРАНЕ НА КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА УРБАНИЗИРАНИТЕ ТЕРИТОРИИ (обн., ДВ, бр. 7 от 19 Януари 2018 г., в сила от 20.02.2018 г.), с която се отменя НАРЕДБА № 2 ОТ 29 Ю НИ 2004 Г. ЗА ПЛАНИРАНЕ И ПРОЕКТИРАНЕ НА КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНИТЕ СИСТЕМИ (обн., ДВ, бр. 86 от 2004 г.; попр., бр. 93 от 2004 г.; изм. и доп., бр. 56 от 2015 г., бр. 70 от 2016 г.; попр., бр. 75 от 2016 г.; изм. и доп., бр. 33 от 2017 г.)

С новата Наредба № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. се определят принципите, критериите, нормите и правила за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи (КТС), като основните задачи на плановете и проектите за КТС са да предлагат: оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване в населеното място или урбанизираната територия, адекватна възможност за интермодалност чрез бърз, лесен и удобен трансфер, извеждане на транзитното автомобилно движение извън населените места и урбанизираните територии, както и алтернативна активност на уличното платно в зависимост от часовата, седмичната и сезонна специфика на автомобилното движение. Измененията са както следва:

Глава първа. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ (чл. 1 - чл.10)

1. В новата наредба се обръща внимание на основните задачи на плановете и проектите за КТС, първата от които е „да предлагат оптимални възможности за развитие на различните видове придвижване в населено място или урбанизираната територия“, подредени по приоритет. Същевременно се поставя изискване за възможности за координиране и обвързано развитие на четирите вида транспорт - автомобилен, железопътен, въздушен и воден (където те съществуват), като се предлага и алтернативна активност в зависимост от спецификата на транспорта (чл.2 и чл.4).

2. Премахната е необходимата средна продължителност на времето за осъществяване на ежедневните пътувания на по-голямата част от трудовоактивното население, което води до изменения при проектирането на КТС.

3. Извеждат се общите изисквания за планиране и проектиране на КТС на урбанизираните територии на 3 равнища: общ устройствен план (ОУП), подробен устройствен план (ПУП) и инвестиционен проект (ИП) (чл. 7 - чл. 10).

Глава втора. ПРАВИЛА ЗА ПЛАНИРАНЕ НА КОМУНИКАЦИОННО-ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА

Раздел I. Планиране на уличната мрежа (чл. 11 – чл.24)

4. Разделът за проектиране на уличната мрежа е допълнен с изисквания към различните видове транспортни трасета и връзки между тях. Добавена е таблицата с функционални характеристики на улиците. (чл. 18, Приложение 2)

5. В защитени територии за опазване на културното наследство се допускат изключения само за улици IV клас при условията и по реда на Закона за устройство на територията (ЗУТ) и след съгласуване по реда на Закона за културното наследство (ЗКН) за разлика от досега допусканите изключения за III и IV клас улици. (чл.23)

Раздел II. Планиране на системата за обществен транспорт за превоз на пътници (чл. 24 -чл. 32)

6. Премахнато е изискването пешеходният подход от жилищните сгради и от работните места до спирките на транспорта да не надвишава 400 м, като са дадени принципите, които се спазват при планиране на КТС. Допълнено е изискването за задължително изработване на План за развитие на обществения транспорт за превоз на пътници за градове с над 30 000 жители (чл. 26).

7. Изискванията към местата на спирките са допълнени с оглед осигуряване на бързо и безопасно включване и изключване на МПС в уличното движение. За скоростен трамвай е въведено различно минимално разстояние от 400 м между спирките му. (чл. 30).

8. Допълнени и прецизирани са изискванията за проучвания и за планиране на обществен транспорт, както и за осигуряване на специализирани пътни ленти (BUS лентите и скоростни коридори за автобусен/ тролейбусен обществен транспорт за превоз на пътници -BRT коридори) и автономни трамвайни трасета (чл. 28-чл. 32).

Раздел III. Планиране на системата за пешеходно движение (чл. 33- чл. 36)

9. Дадени са принципите за планиране с приоритизиране в зависимост от целта на маршрутите, като безопасността и достъпността са с най-висок приоритет. Създадена е разпоредба за задължително изработване на План за развитие на пешеходното движение и достъпната среда за градове над 30 000 жители, допълнен с други изисквания към него (чл.33, ал. 5).

10. Прецизирани са термините и изискванията за осигуряване на пешеходното движение. Има ограничение на скоростта до 20 km/h на пътните превозни средства (ППС) през пешеходните зони с ограничен или споделен достъп (чл. 36).

Раздел IV. Планиране на системата за велосипедно движение (чл. 37 - чл. 40)

11. Прецизирани са текстовете и принципите за планиране на велосипедната инфраструктура. (чл. 37)

Раздел V Планиране на системата за паркиране и гариране

12. Прецизирани са текстовете за обособяване на публични места за паркиране и гариране (чл. 41). Намален е броят на местата за паркиране на таксиметрови автомобили до 5, които могат да се устроят на пътното платно извън пътните ленти в специално обособени зони или джобове (чл. 47).

13. Въведено е изискването за нови обекти с необходими или предвидени повече от 200 паркоместа да се прави транспортно проучване за влиянието на допълнителното натоварване на уличната мрежа и градската среда от привлечения трафик при различен обхват (чл.47).

14. Намалена на 4,00 m е минималната ширина на тротоара, при която се допуска комбиниране на пешеходното и велосипедното движение (чл. 40).

15. Конкретизирано е изискването за големи градове с над 30 000 ж. да се разработва план на паркиране и гариране, както и при доказана необходимост - за по-малките. Уточнено е, че за градовете над 100 000 ж. се извършва проучване за въвеждане на системите П+П (Паркирай и Пътувай) и К+П (Колело и Пътувай), както и за възможността да се предвиди зона за платено паркиране и ограничено по време паркиране (чл. 51).

Раздел VI. Планиране на системата на обекти и съоръжения на транспорта (чл. 53 - чл. 58)

16. Текстовете са прецизирани и допълнени с морски, речни автогари, интермодални товарни терминали, станции за зареждане, автосервизи и полигони за

учебни дейности. Има указание и за терените, които се предвиждат в тази връзка в зависимост от конкретните условия и устройствените планове (чл. 53).

17. Дадени са разпоредби за начините на предвиждане в урбанизирана територия на бензиностанции, газостанции и зарядни станции за ЕПС (чл. 56).

Глава трета. НОРМИ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ НА ПЕШЕХОДНО И ВЕЛОСИПЕДНО ДВИЖЕНИЕ

Раздел I. Норми за проектиране на пешеходни пространства (чл. 59 - чл. 60).

18. Определени са изисквания, с които трябва да се съобразяват проектантите, в т.ч. основните параметри за оразмеряване на пространствата (широчини, дължини, площ), вкл. и за хора с намалена подвижност (чл. 59-чл. 60, Приложение №6).

Раздел II Норми за проектиране на велосипедни трасета и велосипедни паркинги (чл. 60- чл.70)

19. Коригиран е минималният радиус на вертикална крива за велоалеи: 800 m - за транзитни велоалеи и 500 m - за довеждащи велоалеи (чл.62, Приложение №8).

20. Въведена е минимална широчина за велоалеи - 2,00 m за еднопосочно движение и 2,50 m – за двупосочно, като се допуска при определени обстоятелства да е 1,50 m за еднопосочно движение.

Глава четвърта НОРМИ ЗА ПРОЕКТИРАНЕ НА УЛИЦИ

Раздел I Общи положения (чл. 71-чл. 74)

21. Коригирани и допълнени са техническите характеристики на улиците от първостепенната улична мрежа, като в приложения са съставени таблици с технически характеристики на улиците по класове с дадени минимални радиуси на криви (чл. 71, приложение № 13-таблица 120).

22. Премахнато е изискването за минимално отстояние от 300 m за устройване на паралелно трасе при еднопосочни улици (чл. 74).

Раздел II Пространствени елементи на улицата. Ситуация и надлъжен профил (чл. 75)

23. Извършена е корекция на разпоредбите и граничните нормативни параметри за пространствено проектиране (чл. 75, ал. 3 и ал. 6, ал. 8 и ал. 9, приложение 13 и 14).

Раздел III Пространствени елементи на улицата. Напречен профил (чл. 76 - чл. 88)

24. Направени са корекции на изискванията и граничните нормативни параметри за напречен профил при пространствено проектиране, променени са и някои минимални допълнителни разстояния за сигурност за различните случаи (чл. 76).

25. Заменени са стандартните напречни профили с нови типизирани по класове улици, и указания за ползването им. Отделно е дадена възможност за индивидуално проектиране при липса на подходящ типизиран профил.(чл.77, ал.2, Приложение 16, чл. 78-чл. 80).

26. Посочени са нови минимални широчини за пешеходните пространства: за тротоар от минимален размер от 2,25 m с цел за ползването му и от деца с велосипед до минимален размер от 4,00 m за тротоар с интензивен пешеходен трафик и др. под. Предвидени са нови изисквания за оразмеряване на паркоместата (чл. 85, чл. 88).

27. Допуска се съвместно използване на улични платна от автомобили и велосипедисти (мека сепарация) при определени условия - малка интензивност и скорост. Допълнени са изискванията за специализираните ленти за обществен превоз на пътници – BUS ленти, BRT коридори, трамвайни трасета, както и за ленти за паркиране(чл. 81 - чл. 84, чл.86).

28. Кориgirани са изискванията за оразмеряване на местата за пресичане-подлези, надлези, рампи, светофари (чл. 87).

Раздел IV Улични кръстовища и възли (чл.89 - чл.119)

29. Отпаднали са разпоредбите за проектиране вертикална планировка на кръстовища, като „проектни хоризонтални и отводняване“ са определени за основен фактор, с който следва да се съобрази проектирането (чл. 75, ал. 5).

30. Има допълнено изискване при проектиране на уличен възел на 2 нива, когато сумарното натоварване е над 8000 А/час (приравнени автомобили за час) (чл. 90, ал.2).

31. Кориgirани и прецизирани са изискванията за проектиране и приложимост на типовете улични кръстовища. Показани са възможностите за повдигане на пътната настилка до ниво тротоар, условията за различно регулиране на кръстовища, както и за обособяване на ленти за изчакване или завиване наляво, надясно, байпаси в зависимост от натоварването и др. под. (чл. 92-чл. 97, чл.102 Приложение 20 - 26).

32. Разработени са варианти за безопасно преминаване на пешеходци и велосипедисти през кръстовищата с изисквания по отношение време на изчакване, светофари, маркировка, поле на видимост. Предвиждат се ленти за приоритетно завиване на обществен транспорт през кръстовищата (чл. 98, чл. 101).

33. За кръгови кръстовища с висока пътна безопасност е предвидено използване на светофари, на острови за канализиране и разделители, на платна за обратен завой. Прецизирани са изискванията за местата за пресичане, за обособяването на пешеходни пътеки и за пешеходци със зрителни увреждания.(чл.103 - чл. 112, приложение 25, приложение 27).

34. Определени са изисквания за бордюрните криви, за разстоянията за спиране, за мястото на стоплентите и за полето на видимост с оглед повишаване на безопасността, както и свързването на улици VI клас към улици по главно направление (чл.113 – чл.119, Приложения 22, 28, 29, Приложение 31) .

Раздел V Места за паркиране в уличното пространство (чл. 120 – чл. 123)

35. Включени са изисквания за устройване в уличното пространство на места за паркиране, размерите и маркирането им, за начало и край на ленти или площадки за паркиране в зависимост от условията за достатъчна видимост, както необходима площ за товарно - разтоварни дейности и други възможности за повишаване на безопасността – зигзагообразна последователност и механизирани паркинг - гаражи. (чл. 120 – 123, Приложение 30).

Раздел VI Пешеходни и велосипедни пресичания (чл.124 – чл.129)

36. Прецизират се и се допълват изискванията за проектиране на пресичане на улично платно и/или на релсови пътища на едно или две нива, както и случаите, в които не са необходими специални места за пресичане (при комбинации от малки скорости и интензивност), или пък има ясна потребност от тях (при комбинации от по-големи скорости и интензивност, трамвайно трасе или маршрут към спирка) (чл.124-125).

37. Дадени са изискванията за разстояние за спиране и за видимост на кръстовища и местата за пресичане от пешеходци и/или велосипедисти (минимално поле от 0,80 до 2,5m) и допустими и недопустими елементи в това поле (чл.126, приложение 29).

38. За осигуряване на непрекъснат пешеходен/велосипеден поток по трасето се използват направляващи острови и обикновено се свързват с пешеходна пътека тип “Зебра“ , като са дадени изискванията към островите. Допуска се и издадено странично тротоарно пространство с възможност за навлизане и в уличното платно на улици от второстепенната мрежа, при определени условия (чл.128-чл.129, Приложение 19).

Раздел VII Съоръжения на обществения транспорт за пътнически превози

(чл. 130 – чл. 147)

39. Текстовете са прецизирани и допълнени с изисквания за проектиране на трасетата. Въведено е озелененото трамвайно трасе, както и изискването за височина от 80 mm на физическите ограничители на трамвайните трасета (чл. 132-чл.133).

40. Дадени са разпоредби за приоритет на обществения транспорт с обособяване на лента при капацитет над 15 превозни средства на час в една посока, както и принципите на изграждането им (чл.133, приложение 16 и приложение 24).

41. Коригирани са основните габарити и светлите размери за трамвайни линии и автобуси и са прехвърлени към раздел III „Пространствени елементи на улицата. Напречен профил“ на Глава четвърта „Норми за проектиране на улици“ (чл.76).

42. Променени са изискванията към спирките и пероните на база превозни средства – габарити и разположение - в лента или джоб (чл. 139 - чл. 147).

Раздел VIII Тупикови улици и обръщачи (чл.148-чл.149)

43. Прецизирани са текстовете и изискванията, като са дадени и размери на радиусите за автомобилни обръщачи за различни МПС (чл.148-149) приложение 34, таблица 40).

Раздел IX Бензиностанции и газостанции (чл. 150 – чл. 153)

44. Текстовете нямат промяна, но изискванията са илюстрирани с примерен чертеж (чл. 150 – чл. 153).

Раздел X Гаражни рампи (чл. 154 – чл. 156)

45. Текстовете нямат промяна. (чл. 154 – чл. 156, Приложение 35).

Раздел XI Норми за проектиране на зарядни точки за ЕПС (чл. 157 – чл. 158)

46. Текстовете нямат промяна. (чл. 157 – чл.158, свързаност с чл. 50).

Допълнителни разпоредби

47. По смисъла на наредбата има изменени текстове към § 2, като някои определения са прецизирани, а други са добавени - „интермодален терминал за превоз на пътници“/ „интермодален терминал на обществения транспорт“, „достъпност“, „мобилност и „план за устойчива градска мобилност“.