| **№ по ред** | **Институция/**  **организация** | **Предложение** | **Приема/не се приема предложе-нието** | **Мотиви на вносителя** | **Мотиви за неприемане на предложението** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | **ТЕХНОПОЛИС БЪЛГАРИЯ ЕАД**  (вх. № 70-00-1153/ 20.12.2021 г.) | 1. Да се отложи влизането в сила на разпоредбите посочени в § 9 (чл. 50) от Проект на Наредба за изменение и допълнение на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии със срок от три до пет години;  2. Да се изготви задълбочен мултидисциплинарен анализ на всички засегнати сектори от стопанския живот и едва след това да се въведе задължението за изграждане на зарядни точки за ЕПС на обекти за обществено обслужване.  3. С оглед на резултатите от анализа да се изготви нов проект в частта относно зарядни точки за ЕПС като се въвежда поетапна задължителност във времето на обема задължителни зарядни точки за ЕПС и при спазване на минималните изисквания на европейското право, както следва:  a. Първите пет години да има задължение за инвеститорите да изграждат само подземната инфраструктура и окабеляване за изисквания максимален обем паркоместа със зарядни точки за ЕПС;  b. След петата година да има задължение за пълно изграждане на една зарядна точка за ЕПС;  c. След десетата година да има задължение за изграждане на целия предвиден обем зарядни точки за ЕПС. | Приема се | С едно от измененията (§ 9 - чл. 50) се предвижда задължение за изграждане на зарядни точка за ЕПС за обекти за обществено обслужване с повече от десет паркоместа в размер на 20% от всички паркоместа („едно от всеки пет“ - текст на проекта).  В частта относно задължението за изграждане на зарядни точки за ЕПС на обекти за обществено обслужване този проект не е изготвен на база задълбочени мултидисциплинарни анализи и оценки:  - липсва икономическа обосновка за това какви инвестиции допълнително ще следва да предвидят собствениците на обекти за обществено обслужване;  - липсва техническа обосновка дали електроразпределителната мрежа може да осигури предвидения капацитет;  - липсват статистически данни, които да послужат за правилна преценка на обществените нужди и броя действителни потребители на тези зарядни точка за ЕПС;  - липсва сравнителен анализ на действащата правна уредба в другите страни-членки на ЕС.  Съгласно Преамбюла на ДИРЕКТИВА 2014/94/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 22 октомври 2014 година за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива - точка (23) критерия по Директива е ***очакваният брой на регистрираните електрически превозни*** и броя ***е едно на десет***.  Към Коалиционно споразумение: Приложение № 4 към него е тема „Транспорт“. В Раздел II Мерки по видове транспорт, т.15 Общи, буква „d“ е предвидено: *Изработване на план/стратегия за устойчиво развитие на електромобилността.*  Подробни съображения:  **1. Не е преценен правилно времевия момент за възникване на задължение за изграждане на зарядни точка за ЕПС**  Към настоящия момент при искания за предоставяне на мощности преди започване на нови проекти Електроразпределителните дружества трудно съгласуват нива от около 300 kw за един обект. Ако се изпълни задължението по проекта за изменение на наредбата например за обект с 100 паркоместа, това означава поне 300 kw мощност допълнително. Т.е. исканията за мощности следва да са най-малко два пъти по-големи от текущите размери.  С такъв капацитет електроразпределителната мрежа към настоящия момент не разполага.  На практика това означава, че всеки обект за обществено обслужване да заплаща два пъти повече количество енергия на три-четири-петкратно увеличени цени или - от шест до десет пъти по-голям паричен разход за електроенергия.  **2. Не е преценен правилно броя на съществуващите електромобили с евентуалния краен брой зарядни точка за ЕПС - ако всички собственици на такива обекти изпълнят изцяло задълженията си по Проекта за наредба**  Към настоящия момент според неофициална статистика на територията на Република България са регистрирани около 3000 ЕПС. 2/3 от тях са собственост на юридически лица, които имат изградена съответна инфраструктура за това (куриерски дружества, дружества за автомобили под наем и пр.). Т.е. броя на ЕПС собственост на физически лица е около 1000.  Ако се спазят изискванията на проекта за изменение на наредбата и при реконструкции на обектите за обществено обслужване и като се има предвид нормалния темп за изграждане на нови обекти в срок до около 2 години на територията на страната ще са изградени около 8000 зарядни точки за ЕПС!!!  - От една страна това е в пъти повече от действително съществуващите ЕПС; Когато едно паркомясто се означи за паркиране от ЕПС се ограничава паркирането на конвенционални автомобили - това означава, че 20% от паркоместата на обекти за обществено обслужване ще останат блокирани защото няма да има кой да ги ползва;  - От друга страна това означава да се принуждават икономически субекти от един бизнес сектор (търговия) да създават условия и да облагодетелстват икономически субекти от други сектори (транспорт, автомобили под наем и др.);  - От трета страна - ще се наложат едни допълнителни разходи както за изграждане (така ще се увеличат без основание инвестициите при изграждане и реконструкция на обектите с около 15 до 20% от цената на инвестицията), така и за експлоатация и поддръжка без да има кой да ползва изградените зарядни точка за ЕПС.  За сравнение към настоящия момент в страни членки на ЕС изискванията за изграждане на зарядни станции за ЕПС са както следва:   1. За нови обекти с повече от 10 паркоместа: 2. 1 брой - Германия, Австрия, Дания, Великобритания, Хърватия, Полша, Швеция, Словакия 3. 2 броя - Финландия, Франция, Унгария, Румъния 4. 3 броя - Испания 5. При модернизация на обекти с повече от 10 паркоместа: 6. 1 брой - Германия, Дания, Финландия, Хърватия, Швеция, Словакия 7. 2 броя - Унгария 8. 6 брой - Франция | Наредбата въвежда стриктно изискванията на Директива 2010/31/ЕС, изменена с Директива (ЕС) 2018/844 и на Директива 2014/94/ЕС, изменена и допълнена от Делегиран Регламент (ЕС) 2019/1745 от 13 август 2019 година по отношение на зарядните точки за моторни превозни средства от категория L, както и от Делегиран Регламент (ЕС) 2021/1444 от 17 юни 2021 по отношение на стандартите за зарядните точки за електрически автобуси. Основните предложенията са удовлетворени на основание писмо с разяснения от Европейската комисия, постъпило чрез Министерство на енергетиката. Същевременно преходните и заключителни разпоредби са допълнени, както следва:  „§ 34. Местата за гариране и паркиране в нови и съществуващи сгради за обществено обслужване и сгради със смесено предназначение с проектирана тръбопроводна инфраструктура не се маркират като места за ползване от ЕПС до инсталиране (оборудване) със зарядни точки за ЕПС върху тях.  § 35. От 1 януари 2025 г. едно паркомясто на всички сгради за обществено обслужване (нежилищни сгради) и сгради със смесено предназначение с повече от двадесет паркоместа се оборудва със зарядна точка за ЕПС по чл. 50, ал. 1, т. 1 и най-малко едно паркомясто се оборудва със зарядна точка за ЕПС по ал. 1, т. 3. |
| 2. | **ПРАКТИКЕР РИТЕЙЛ ЕООД**  (вх. № 70-00-1153/1 /20.12.2021 г.) | Идентично с предложението по т. 1 |  | Идентични с мотивите по т. 1 | Идентични с мотивите по т. 1 |
| 3. | **СДРУЖЕНИЕ ЗА МОДЕРНА ТЪРГОВИЯ**  (вх. № 70-00-1153/2 /20.12.2021 г.) | Идентично с предложението по т. 1 |  | Идентични с мотивите по т. 1 | Идентични с мотивите по т. 1 |
| 4. | **Камара на архитектите в България (КАБ)**  (ПОК на МС -04.01.2022 г., вх. № 70-00-1153/4 /05.01.2022 г.) | С настоящото становище принципно не подкрепяме предложените нормативни промени. Смятаме че те са необмислени и практически неприложими в масовия случай (например предложенията, свързани с унифициране на минималните размери на гаражи и места за паркиране на едно МПС и др. подобни). Проектът на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. създава свръхрегулация и сериозно затруднява инвестиционните инициативи.  Настояваме текстовете да бъдат преразгледани, като за тази цел се сформира нова работна група с участието на представители на КАБ.  На основание чл. 18а и чл. 26 от Закона за нормативните актове и чл. 5, т. 6 от Закона за камарите на архитектите и инженерите в инвестиционното проектиране, моля, становището на КАБ да бъде съобразено и предложения проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г., да не бъде издаван. | Приема се частично | Считаме за неприемливо отсъствието на диалог между Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Камарата на архитектите в България, в процеса по изработване на проекта на НИД, и липсата на наши представители в работната група, създадена за тази цел. | Няма конкретни предложения.  За посочения конкретен пример е допуснато при преустройство и реконструкция на съществуващи сгради минималните светли вътрешни размери на гараж за едно МПС (2,75 m широчина и 5,50 m дължина) да се намалят с до 10 на сто.  В МРРБ e създадена междуведомствената работна група (МРГ) със заповед на министъра на РРБ със задача да извърши преглед и анализ на необходимостта от изменения и допълнения на наредби, издадени на основание Закона за движението по пътищата (ЗДвП), Закона за пътищата (ЗП) и Закона за устройство на територията. (ЗУТ). Предвид предмета на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г., която са отнася до планирането и проектирането на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии, разпоредбите й са разгледани от МРГ с цел да се хармонизират изискванията на наредбата с изискванията на европейските актове, както и да се подпомогне нейното прилагане съвместно с останалите наредби по трите закона.  Оценка на въздействието се извършва на проектите на закони, кодекси и подзаконови нормативни актове на Министерския съвет съгласно глава втора от Закона за нормативните актове |
| 5. | **Сдружение „Велоеволюция“**  (вх. № 92-00-2/ 04.01.2022 г.) |  |  |  |  |
| 5.1. | **Предлага се изменение на чл. 40, ал. 2, като отпада текста „допуска при широчина на тротоара най-малко 4,00 m“ и става:**  „(2) Комбиниране на пешеходното и велосипедното движение се осъществява при ниска интензивност на пешеходното или велосипедното движение чрез:  1. Комбинирана алея за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение без указано място за движение при осигуряване на широчина от мин. 2,5 м, свободна от препятствия съобразно фиг. 13 на приложение № 7  2. Комбинирана алея за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение с указано място за движение при осигуряване на широчини от мин. 1,5 м за велосипедната част и мин. 1,8 м за пешеходната част, свободни от препятствия, съобразно фиг. 12 на приложение № 7.“ | Приема се по принцип | Двата вида комбиниране следва да са ясно разписани и да няма противоречие с фиг. 12 и 13 на приложение № 7 и чл. 61. Комбинирането с и без указан начин на движение следва да се обозначи с два различни пътни знака, като вторият е предложен и се разглежда от МРГ на МРРБ за изменение на Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци: | Ново предложение извън настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г.  Според чл. 61 изискванията за велосипедните трасета се проектират при спазване на основни проектни параметри съгласно приложение № 7.  За осигуряване на безопасност при комбиниране на движението на пешеходци и велосипедисти широчината на алеята трябва да е най-малко 4 м.  По предложението е извършена редакция, както следва:  „(2) Комбиниране на пешеходното и велосипедното движение се допуска при широчина на тротоара най-малко 4,00 m и при ниска интензивност на пешеходното или велосипедното движение чрез:  1. комбинирана алея за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение с указано място за движение при осигуряване на широчини не по-малки от 1,50 m за велосипедната част и от 1,80 m за пешеходната част, свободни от препятствия съгласно фигура 12 на приложение № 7, или по изключение за участъци с ограничена дължина  2. комбинирана алея за пешеходно и еднопосочно велосипедно движение без указано място за движение при осигуряване на широчина не по-малка от 2,50 m, свободна от препятствия съгласно фигура 13 на приложение № 7.“  Предложенията за пътен знак за комбинирана алея е разглеждано в МРГ, създадена със Заповед № РД-02-14-512/03.06.2019 г. за изготвяне на проект за НИД на Наредба № 18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци и е взето решение за отхвърлянето му с оглед взаимообвързаното прилагане на разпоредбите на наредбите. |
| 5.2. | **Предлага се изменение на чл. 127, като отпада текста „бордюра“ и става:**  „(1) При пресичане на уличното платно от велосипедни и пешеходни трасета се предвижда снижаване на **нивата** съгласно приложение № 31.  (2) Преходът на нивата между пешеходното трасе и улицата се осъществява съгласно изискванията на Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията.  (3) Преходът на нива между велосипедна алея и улицата се осъществява безшевно (без бордюр) при наличие на еднакви пътни покрития или бордюр с хоризонтална горна повърхност без разлика в нивата между различните настилки.  (4) Пешеходните и велосипедните трасета могат да преминат през кръстовища с второстепенни улици, запазвайки своето ниво и/или настилка в случаите на фиг. 1 и фиг. 2 от приложение № 22.“ | Приема се по принцип | По линията на движението на пешеходци и велосипедисти не може да има прагове и скосени бордюри при велосипедните алеи. За по-голяма яснота и еднозначност, е от голямо значение изрично да бъдат записани тези изисквания. Особено важно е това за велосипедните трасета и безопасността на велосипедисти и водачи на ИЕПС, тъй като често тези скосявания са разположени в кривата на завоя и се явяват косо разположение на траекторията на движение. Такива инциденти има вече на новата велосипедна алея на бул. Тодор Каблешков в София.  Същевременно рядко се използват безшевни преходи на настилките, каквито трябва да са приоритет за безопасна и комфортна инфраструктура: | Ново предложение извън настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г.  В Наредба № РД-02-20-2 от 2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията са определени изисквания към достъпната среда в урбанизираната територия и нейните елементи. В чл. 6, ал. 3, чл. 13, ал. 2, чл. 14, ал. 4 и чл. 26, ал. 2 от наредбата е реферирано към Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. с оглед взаимната им обвързаност. В чл. 14 – 16, вкл. фигури 13 – 18 от наредбата за достъпната среда подробно е разписано как се осъществява скосяването/ преходът от тротоара към пътното платно за създаване на достъпни маршрути.  По предложението е извършена редакция, както следва:  „Чл. 127 (1) При пресичане на уличното платно от велосипедни и пешеходни трасета се предвижда понижаване на бордюра съгласно приложения № 22 и 31.  (2) Освен в случаите по ал. 1, пресичане на уличното платно от велосипедни и пешеходни трасета може да се осъществява и съгласно изискванията на Наредба № РД-02-20-2 от 2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията. |
| 5.3. | **В приложение № 7 Велосипедни ленти и велоалеи, към чл. 61 и чл. 65, ал. 1** - на фигури 7, 8, 9, 10 и 11 еднопосочната велосипедна алея (котирана ≥ 150 см) трябва да е котирана ≥ 200 см. | Приема се | В чл. 64, ал. 1 е записано, че широчината на еднопосочните велосипедни алеи е най-малко 2,00 m като в определени къси участъци (стеснения на улицата, около спирки на обществения транспорт за превоз на пътници и др.) по изключение се допуска широчина на еднопосочна велосипедна алея от 1,50 m.  **Недопустимо е в схемите, които илюстрират правилото, да бъде котирано изключението.**  Тези схеми водят до объркване и често проектантите, възложителите и контролните органи допускат изпълнението на велосипедни алеи с широчина от 1.5 м без процедура по параграф § 8 от ПЗР на Наредбата, което представлява грубо административно нарушение.  Тази техническа грешка в котирането беше допусната в процеса на изготвяне на Наредба РД 02-20-2/2017 г., за което нееднократно представяхме становище като част от междуведомствената работна група към МРРБ, разглеждаща наредбата през 2017 г. Същите схеми, но правилно котирани (≥ 200 см), са публикувани в предшественика на тази наредба, а именно: 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. **70/2016 г.** | Ново предложение извън настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г., касаещо допусната техническа грешка. |
| 5.4. | **В приложение № 7 към чл. 40, ал. 2, чл. 61 и чл. 65, ал. 1** | Приема се | Предложеният нов текст на чл. 40 реферира приложение № 7. | Ново предложение извън настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. във връзка с предложението по т. 5.1 |
| 5.5. | **В приложение № 9 към чл. 67:**  Наименованието на фигура 3 се променя на: „**Препоръчително** преминаване на велосипедна алея при спирка без спирков джоб“  Наименованието на фигура 4 се променя на: „**Препоръчително** преминаване на велосипедна алея при спирка без спирков джоб“  Създаване на нови фиг. 6 и фиг. 7 с възможност за преминаване на велоалеята и велолентата по аналогичен начин на фиг. 3 и фиг. 4, но пред спирконавеса. | Не се приема | Фигура 3 и фигура 4 изобразяват най-предпочитания начин за преминаване на велосипедна алея/велолента край спирка на ОТ. Изразът „Препоръчително преминаване...“ беше включен в наименованието на съответните фигури в предходната 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. **70/2016 г.**  Същевременно липсват изображения на другите възможни начини за преминаване на велоалеята и велолентата на нивото на тротоара, но пред спирковия навес. Тези варианти са далеч по-удобни и безопасни за всички участници в движението, отколкото изобразените на фиг. 1 и фиг. 2, които следва да се избягват (фиг. 1 при изключения, фиг. 2 е по-добре дори да отпадне като опасно решение). Вариантът за преминаване на велолента, преминаваща във велоалея на нивото на тротоара пред спирката и после превръщаща се пак във велолента, представлява т.нар. „виенска спирка“, каквато добра практика до момента няма изпълнена. | Ново предложение извън настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г.  Предложението не е разглеждано и обсъждано в МРГ от всички заинтересовани страни във връзка с разработените проекти на наредби по прилагане на ЗДвП и ЗП. |
| 5.6. | **В приложение № 22 към чл. 95, ал. 3 и чл. 119 - Таблица 1** „Височина на бордюри“ предлагаме текста „намаляване на бордюра на местата за пресичане за пешеходци и велосипедисти“ да отпадне и се изменя, както следва:  Позиция 3:  Конструкция „ниски“,  височина под 4 см,  функция: разделяне платно/ тротоар (велоалея) платно/ лента за паркиране  Приложение: Събирателни и обслужващи улици със слаб транспортен поток. | Не се приема | Изразът „намаляване на бордюра на местата за пресичане за пешеходци и велосипедисти“ по отношение на наличието на бордюри трябва да бъде премахнат поради няколко причини:  1. **Категорично е недопустимо наличието на бордюри по ходовата линия на пешеходците,** тъй като това влиза в противоречие с чл. 95, ал. 1 и най-вече с Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията.  2. **Категорично е недопустимо наличието на бордюри по линията на движение на велосипедистите, в т.ч. са недопустими и скосени бордюри**, тъй като велосипедите са ППС, велоалеите са част от напречния профил на улиците, надлъжният профил на улиците представлява последователност от прави с определен наклон, свързани с параболи (чл. 75, ал. 4) и има минимален радиус на вертикална крива; минималните радиуси на вертикалните криви в зависимост от класа на улицата са дадени в приложение № 13; минималната дължина на вертикалната крива е 0,6 пъти от проектната скорост в километри за час (km/h). Допълнителни параметри за велосипедните алеи има в приложение № 8 към чл. 62 от Наредба № РД 02-20-2 за ППКТСУТ. Минимален радиус на вертикална крива: 800 м за транзитни трасета и 500 м за довеждащи. Там има и проектни скорости (30 км/ч за транзитно, 20 км/ч за довеждащо трасе), чрез което пък може да се сметне минималната дължина на вертикалната крива от чл. 75, ал. 6, т. 3 от Наредба № РД 02-20-2 за ППКТСУТ.  3. От чл. 95, ал. 3, към който реферира таблицата, не става еднозначно ясно в каква ситуация се прилага въпросната таблица 1 от приложение № 22. Записано е, че „настилка на улицата от по-нисък клас в зоната на пешеходното пресичане може да се повдигне до нивото на тротоарната настилка на улицата с по-висок клас съгласно приложение № 22“, а същевременно чл. 95, ал. 1 ясно показва изискването за достъп без бордюри.  4. Темата за преход между нивата между пешеходните и велосипедни трасета с улицата са посочени изрично в чл. 127 и приложение № 31.  Наличието на гореспоменатият израз в табл. 1 към приложение № 22 се споменава от проектанти и строители като основание да не изпълняват скосяванията наравно с улицата и скосявания с височина 4 см да бъдат приемани от комисии. Това води до създаването на чисто нова опасна и некомфортна инфраструктура за пешеходци, хора с увреждания, преминаване на детски колички, деца с велосипеди и тротинетки, велосипедисти, водачи на индивидуални електрически превозни средства (за тях е особено опасно поради малкия диаметър на гумите им). | Предложението е по настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г.  Текстът е синхронизиран с фигурите на приложение № 7 и не противоречи на разпоредбата на чл. 95, ал. 1, която е определена за безопасно пресичане на пешеходци. Не противоречи и на Наредба № РД-02-20-2 от 2021 г. за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията са определени изисквания към достъпната среда в урбанизираната територия и нейните елементи. |
| 5.7. | **В приложение № 26 към чл. 110, т. 2, чл. 111, ал. 1 и чл. 125, ал. 5**  На фигури 1, 2, 3, 4 и 8 велосипедната алея (котирана ≥ 160 см) трябва да е котирана ≥ 200 см | Приема се | В схемите котираната широчина от поне 1.6 м за велосипедната алея не отговаря на чл. 64, ал. 1. Фигура 1, 2 и 7 не представляват добра практика и не осигуряват непрекъснатост на велосипедното движение - тези схеми дават пример за край на велосипедно трасе, но не са решение за велосипедно преминаване през кръстовище. Непрекъснатостта на велосипедното движение следва да е осигурено през кръстовището в съответствие с чл. 40, ал. 1, т. 1 и 2. | Ново предложение извън настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г., касаещо допусната техническа грешка. |
| 6. | **НАПРАВЛЕНИЕ „АРХИТЕКТУРА И ГРАДО-УСТРОЙСТВО“, СТОЛИЧНА ОБЩИНА**  **(НАГ-СО)**  (вх. № 70-00-1153/3 /05.01.2022 г.) |  |  |  |  |
| 6.1. | **1. В ал. 4 на чл. 41а (нов) се създава изречение второ:** „Изграждането на АПС върху свободната дворна площ се допуска въз основа на виза за проектиране по реда на чл. 140, ал. 3 от ЗУТ.“. Досегашното изречение второ става изречение трето. | Приема се по принцип | Изграждането на АПС в свободната дворна площ следва да е съобразено с изискванията за минимална озеленена площ в съответния имот, както да бъдат изследвани и спазени изискуемите отстояния съм съседни сгради и имоти в съответствие с нормите за допълващо застрояване. | Монтирането/изграждането на АПС в заварени/изградени и въведени в експлоатация строежи (паркинги) с две нива за паркиране на и над терена или с едно ниво за паркиране на терена и до две нива, разположени подземно, се извършва по реда на чл. 147, ал. 1, т. 2 от ЗУТ въз основа на разрешение за строеж, за което се изискват документите по чл. 153, ал. 1, изречение първо и трето. Към заявлението за издаване на разрешение за строеж се прилага Декларация за съответствие със съществени изисквания съгласно Директива 2006/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 май 2006 г. относно машините и за изменение на Директива 95/16/ЕО, техническо досие или техническа документация на български език от производителя или негов упълномощен представител съгласно чл. 5, ал. 1 на Наредба за съществените изисквания и оценяване съответствието на машините (ДВ, бр. 61 от 2008 г.).  Изграждането на АПС в нови сгради (паркинги/гаражи) се предвижда с инвестиционния проект на сградата и представлява неразделна част от строежа и издаденото разрешение за строеж, като АПС приемат категорията на строежа, съгласно чл. 137, ал. 1 от ЗУТ и подлежат на въвеждане в експлоатация по реда на чл. 177, ал. 2 или ал. 3 от ЗУТ. |
| 6.2. | **2. В чл. 42 се създава нова ал. 8:**  „(8) За обекти с жилищно предназначение не се допуска проектирането на гаражи и паркоместа за автомобили, разположени един зад друг, предназначени за повече от един обект.“. | Приема се по принцип | В практиката често срещано решение е проектирането на гаражи за повече от един автомобил в дълбочина или паркоместа, разположени едно зад друго, като те са предвидени да обслужват различни обекти. Чрез тези решения формално се изпълняват изискванията на наредбата за осигуряване на необходимия брой места за гариране и паркиране, но се създават неудобства за обитателите – необходимост от придобиване на обекти в съсобственост или невъзможност за ефективно използване на паркомястото. | Ново предложение по настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г.  По предложението е извършена редакция, както следва:  „(8) За повече от един самостоятелен обект с жилищно предназначение не се допуска проектиране на гаражи и паркоместа, без да е осигурено независимото им ползване.“ |
| 7. | **МРРБ,**  **Дирекция „Технически правила и норми“** |  |  |  |  |
| 7.1. | **В чл. 6 в края на изречение първо след думата „автомобил“ да се допълни „(ЕЛА)“ както следва:**  „Чл. 6. Изчисляването на транспортните потоци по уличното платно в урбанизираните територии след анализите и прогнозите се извършва в транспортни единици, приведени към лек автомобил (ЕЛА).“ | Приема се | Предложението касае технически пропуск и е във връзка с настоящото изменение на чл. 90, ал. 2 и чл. 102, ал. 1 от проекта на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. |  |
| 7.2. | **Да се допълнят легалните дефиниции в § 2 от допълнителните разпоредби на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. по т. 4 с „велолента“ , а по т. 5 и 8 с „велоалея“, както следва:**  „4. „Велосипедна лента **(велолента)**“ е обособена част от пътното платно по протежение на улица, предназначена единствено за еднопосочно велосипедно движение, отделена от останалата част от платното за движение чрез пътна маркировка и сигнализирана с пътни знаци.  5. „Велосипедна алея **(велоалея)**“ е част от напречния профил на улицата, предназначена изключително за движение на велосипедисти, която е физически отделена (хоризонтално и/или вертикално) от платното за автомобилно движение и от пешеходното движение.“  „8. „Самостоятелна велосипедна алея **(велоалея)**“ е велосипедна алея, която следва трасе, независимо от уличната мрежа.“ | Приема се | В тялото и приложенията на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. са използвани думите „велолента/и“ и „велоалея/и“, а в § 2 от допълнителните разпоредби на наредбата по т. 4, 5 и 8 са дадени легални дефиниции за „велосипедна лента“ и „велосипедна алея“, идентични съответно с „велолента“ и „велоалея“. Предложението е за пълнота на определенията/ легалните дефиниции. |  |
| 7.3. | **В приложение № 4 към чл. 40, ал. 3 ред 18 в колона втора в скобите накрая да се добавят думите „или складово помещение извън жилището“** | Приема се | При определянето на минималния брой велосипедни паркоместа за жилищни сгради и жилищни сгради със смесено предназначение освен жилищата, в които няма гараж на разположение се включват и тези, при които липсва складово помещение извън жилището. |  |
| 7.4. | **В приложение № 5 към чл. 42 и чл. 50:**  **1. В т. 12, колона втора след думата „открити“ да се добавят думите „и закрити“;**  **2. В т. 30, колона трета да се измени, както следва:**  **„1 бр. на 4 работещи от най-голямата смяна“** | Приема се | Дава се възможност в необходимия брой на местата за паркиране и гариране по т. 12 да се определят, освен за открити спортни обекти за спортни дейности без места за зрители (вкл. басейни) и за закрити спортни обекти без места за зрители. По т. 30 се дава по-ясна формулировка и се избягва объркване при определяне на необходимия брой на местата за паркиране и гариране. |  |
| 7.5. | **В приложение № 29 към чл. 115, чл. 116, чл. 117, чл. 118, ал. 2 и чл. 126, ал. 4, таблица 1 да се създаде нов трети ред с номера на колоните от 1 до 8.** | Приема се | Номерирането на колоните е необходимо във връзка с другите две изменения и допълнения в приложение № 29 от настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. |  |
| 7.6. | **В приложение № 30 към чл. 120, ал. 2 и чл. 121, ал. 3:**  **1. В таблица 1 да се създаде нов трети ред с номера на колоните от 1 до 7;**  **2. Да се създаде таблица 1а с необходими размери за паркиране в паркинг-гаражите на сградите и в свободната дворна площ на урегулираните поземлени имоти;**  **3. След таблици 1 и 1а да се добави „Забележка: В колона 2 мерните единици могат да се превърнат в градуси при 1 gon = 0,9 °“.** | Приема се | 1. Номерирането на колоните е необходимо във връзка с новата разпоредба на чл. 42, ал. 3 от настоящия проект на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г.  2. Таблица 1 касае размерите на местата за паркиране на леки автомобили в уличното пространство.  Таблица 1а се създава за определяне на необходимите размери за паркиране в паркинг-гаражите на сградите и в свободната дворна площ на урегулираните поземлени имоти.  3. С допълването на забележката се дава възможност за преобразуване/ преизчисляване на мерните единици от gonв градус. |  |
| 7.7. |  | **Преходните и заключителни разпоредби на наредбата да се допълнят, както следва:**  „§ 34. Местата за гариране и паркиране в нови и съществуващи сгради за обществено обслужване и сгради със смесено предназначение с проектирана тръбопроводна инфраструктура не се маркират като места за ползване от ЕПС до инсталиране (оборудване) със зарядни точки за ЕПС върху тях.  § 35. От 1 януари 2025 г. едно паркомясто на всички сгради за обществено обслужване (нежилищни сгради) и сгради със смесено предназначение с повече от двадесет паркоместа се оборудва със зарядна точка за ЕПС по чл. 50, ал. 1, т. 1 и най-малко едно паркомясто се оборудва със зарядна точка за ЕПС по ал. 1, т. 3. | Приема се | Преходните и заключителни разпоредби са допълнени с оглед удовлетворяване исканията на „Технополис България“ ЕАД, „Практикер Ритейл“ ЕООД и „Сдружение за модерна търговия“ по т. 1, 2 и 3 от справката, заведени съответно с вх. №№ 70-00-1153, 70-00-1153(1) и 70-00-1153(2) от 20.12.2021 г. в МРРБ, за временно облекчаване на изискванията, разписани в § 9 (чл. 50) от проекта на НИД на Наредба № РД-02-20-2 от 2017 г. |  |
| **предложения, постъпили след периода 03.12.2021 г. - 04.01.2022 г. от процедурите по обществени консултации** | | | | | |
| 8. | **Национална асоциация на строителните предприемачи (НАСП)**  (вх. № 70-00-1153/5 /14.03.2022 г.) |  |  |  |  |
| 8.1. | **Параграф 7/ Чл. 41а, ал. 3 - да се измени, както следва:**  *„(3) Когато паркирането се осигурява с АПС, изискването за осигурено паркиране на всеки обект се обезпечава с изграждането на АПС с независимо* **или зависимо** *ползване.“* | Не се приема | Осигуряването на паркирането да може да се обезпечи включително чрез автоматизирани паркинг системи (АПС) със зависимо ползване. Поставеното изискване за осигурено паркиране на всеки обект да се обезпечава единствено с изграждането на АПС с независимо ползване противоречи на текстовете на чл. 41а, ал. 1, т. 1б и т. 2а, в които **изрично е предвидено, че АПС могат да бъдат както с независимо, така и със зависимо ползване.** Извън това, поставянето на изискване единствено за изграждане на АПС с независимо ползване е ограничително спрямо икономическите оператори, създава финансова тежест и препятства свободната стопанска и технологична инициатива с оглед най-целесъобразното от техническа и финансова гледна точка решение във връзка с конкретен строеж, неговото предназначение и целевата потребителска група, към която е насочена реализацията му. | Разпоредбата на чл. 41, ал. 1 разписва общите начини за предвиждане на необходимите места за паркиране и гариране на МПС в урегулираните поземлени имоти, докато ал. 3 на същия член конкретизира случаите, в които при осигуряване на паркирането с АПС, изискването за осигурено паркиране на всеки обект се обезпечава с изграждането на АПС с независимо ползване. |
| 8.2. | **Параграф 7/ Чл. 41а, ал. 4 – да отпадне** | Не се приема | С оглед обсъденото ограничително изискване да изграждане на АПС единствено с независимо ползване и предложеното изменение в чл. 41а, ал. 3 - предложеният текст на чл. 41а, ал. 4 следва да отпадне, защото предвижда задължение за икономическите оператори в нови сгради да се изграждат само АПС с независимо ползване. | Целта на разпоредбата е при проектирането да не се допусне осигуряването на необходимия брой паркоместа съгласно чл. 42, ал. 1 чрез изграждане на АПС със зависимо ползване. |
| 8.3. | **Параграф 7/ Чл. 41а, ал. 6 - да се измени, както следва:**  *„(6) Допуска се местата за паркиране и гариране по ал. 1, т. 2, буква ,,а“ да са на две* или повече *нива с осигурено зависимо или независимо ползване. Височината на паркинг-гаража в този случай се определя с инвестиционния проект на сградата в зависимост от вида на избраната АПС.“* | Не се приема | В случая да се допусне изграждането на АПС на повече от две нива. Поставеното изискване изграждането на АПС да е само и единствено на две нива поставя ограничения в технологичната инициатива на икономическите оператори и въвежда неоправдани ограничения в случай, че височината на паркинг-гаража и технологията на конкретното АПС позволява същото да бъде изградено на повече от две нива. Последното би допринесло и за оптимизиране на наличната площ и нейното по-икономично разпределение и експлоатация. | При АПС с повече от две нива се спазват изискванията за автоматични гаражи. |
| 8.4. | **Параграф 9/ Чл. 50, ал. 1 - да се измени първото изречение от основния текст, както следва:**  *„(1) От предвидените места за гариране и паркиране съгласно приложение № 5 в нови сгради за обществено обслужване и сгради със смесено предназначение, с повече от десет паркоместа, най-малко едно на всеки пет паркоместа,* от местата обезпечаващи общественото предназначение, *се оборудва със зарядна точка за ЕПС.“* | Приема се по принцип | Изискванията за зарядна точка за ЕПС да важат за паркоместата, които обезпечават паркирането за частта от сградата, която е предвидена конкретно за обществено обслужване. В противен случай би се стигнало до ситуация, в която например при сгради със смесено предназначение (с предвидени вкл. жилищни обекти), изискването най-малко едно от всеки пет паркоместа да се оборудва със зарядна точка за ЕПС - да се изчислява с оглед и на паркоместата, които обезпечават паркирането за жилищните обекти. По този начин би се създала необоснована тежест за икономическите оператори, а и би се стигнало до противоречие с целта на разпоредбата, а именно да се обезпечи наличието на зарядна точка за ЕПС за паркоместата, обезпечаващи паркирането за обекти конкретно е предназначение за обществено обслужване. | От предвидените места за гариране и паркиране в нови сгради за обществено обслужване (нежилищни сгради) и сгради със смесено предназначение, с повече от десет паркоместа, както и при техните реконструкция, обновяване и основен ремонт едно паркомясто се оборудва със зарядна точка за ЕПС. |
| 8.5. | **Предложение *de lege ferenda*** *(от гледна точка на бъдещия закон)***:**  Предлагаме като генерален подход в подзаконовия нормативен акт да се предвиди само половината от необходимите за изграждане паркоместа да са със задължителни фиксирани размери. | Не се приема | По този начин ще се обезпечи по-ефективното и целесъобразно използване на площта за паркиране с оглед различния размер на автомобилите, които се използват от потребителите. Противното би представлявало една житейски необоснована презумпция за размера на използваните от потребителите автомобили, което от своя страна ще доведе до нецелесъобразни архитектурни решения и в крайна сметка - затруднения за икономическите оператори и за самите потребители. | Потребителите са поставени в неравностойно положение. |